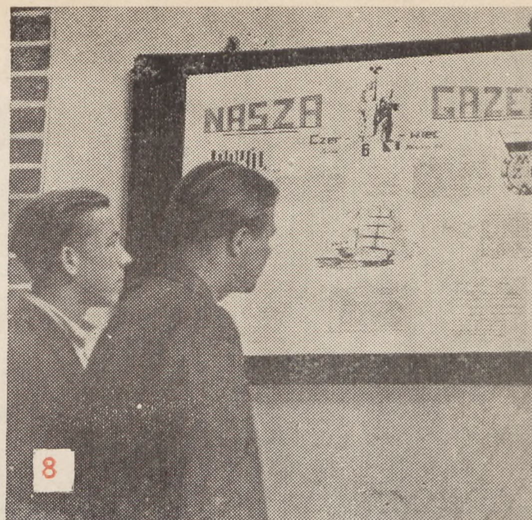
MŁODY ŻEGLARZ



« KADRY DECYDUJĄ O WSZYSTKIM »

NR 7-8 • LIPIEC-SIERPIEŃ • 1950 • CENA 30 ZŁ


1



8

MŁODZI UCZĄ SIĘ BUDOWAĆ STATKI

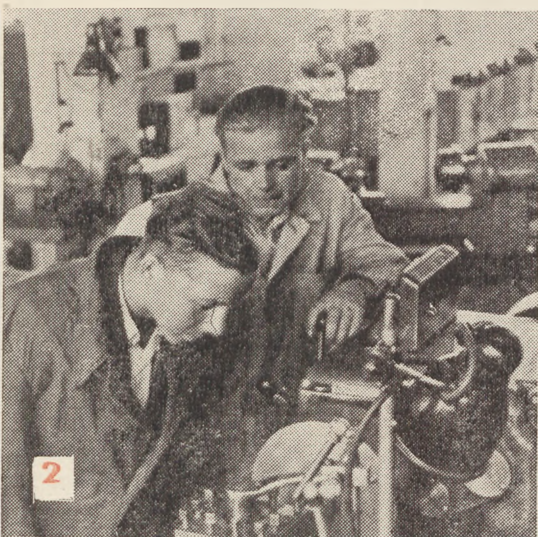
Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego prowadzi cały szereg szkół stoczniowych, w których młodzi chłopcy z całej Polski, synowie robotników i rolników — uczą się budować statki. Spójrzcie na uśmiechniętą gromadkę na zdj. 1 — to garść z tych, z pośród których wyrosną nowi Sołdkowie, Makowscy, Tomaszewscy — dzielni budowniczowie Polski Ludowej na morzu.

Drugi i piąty od lewej (na zdj. 1) to Bolesław Lipiński i Stanisław Sadura. Od dzieciństwa marzyli oni o zawodzie stoczniowca. Dziś dopięli swego — są w szkole stoczniowej. Bolesław Lipiński jest pół sierotą, synem drobnego rolnika z białostockiego. Młodszy nieco Stanisław Sadura, syn robotnika rolnego, przyjechał z kieleckiego. Mieszkają w bursie i uczą się, uczą i jeszcze raz uczą. Wykłady przeplatane są zajęciami w warsztatach szkolnych (zdj. 2, 3 i 4) ale nie ma to jak praktyka na stoczni (zdj. 5), gdzie chłopcy współuczestniczą w twórczej pracy pracowników przemysłu okrętowego. Oczywiście jak w każdej szkole egzaminy (zdj. 6) są może najmniej przyjemne, ale ponieważ przechodzą na ogół pomyślnie — wszystko jest w porządku. Jak miło po intensywnym dniu zajęć i wykładów odpocząć w świetlicy (zdj. 7) przeglądając prasę codzienną oraz młodzieżową (oczywiście również i „Młodego Żeglarza"). Chłopcy biorą intensywny udział w życiu społecznym, należą do Z. M. P. i T. P. P. R., współuczestniczą w redagowaniu gazetki ściennej (krytyczny rzut oka na gotowe „dzieło" przedstawia zdjęcie 8) a Bolek Lipiński jest nawet prezesem szkolnego koła L. M.

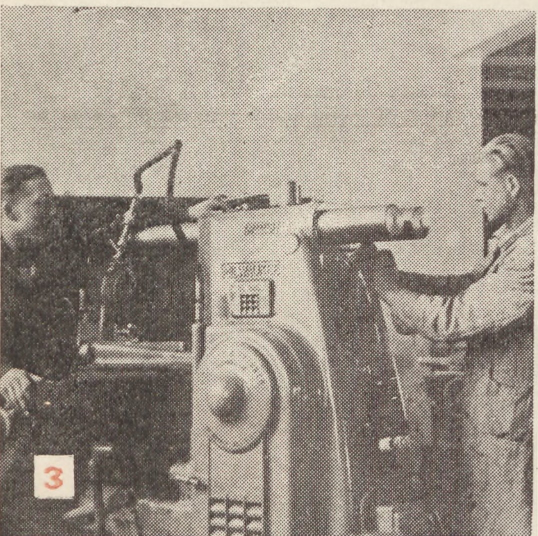
Niewątpliwie i Lipiński i Sadura i setki ich szkolnych kolegów — wyrosną niezadługo na dzielnych stoczniowców.

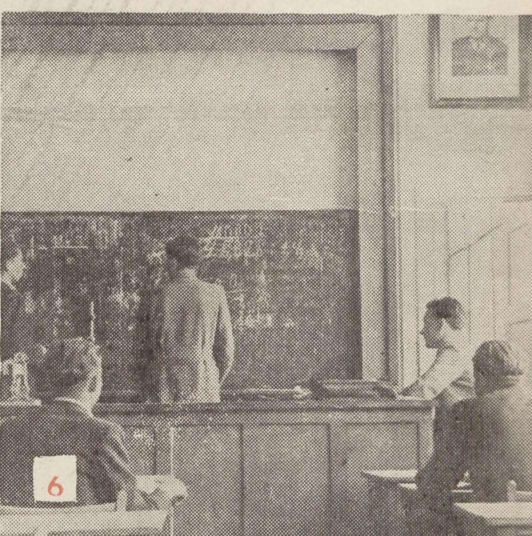
A może i Ty byś się do nich przyłączył, Czytelniku?

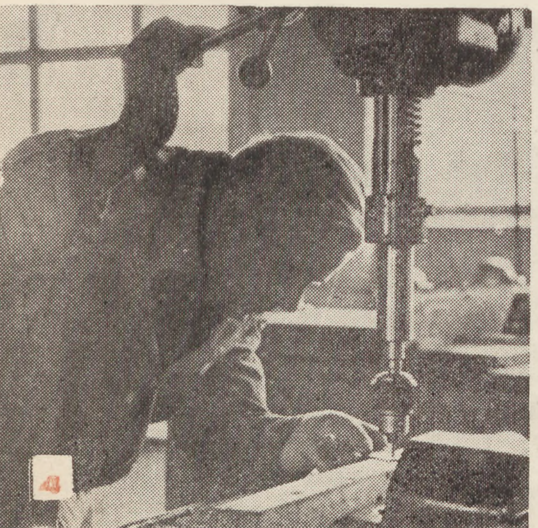
fot. A. Kwiatkowski (7) i K. Komorowski (1)

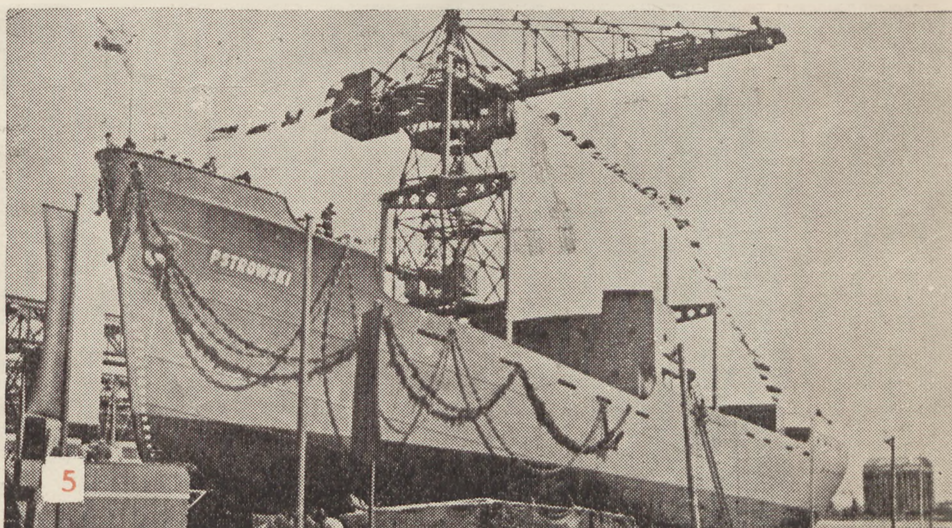

2


7


3


6


4



5



Przed sześciu laty na wyzwolonym przez Armię Radziecką i Wojsko Polskie skrawku ziemi polskiej, kiedy na froncie toczył się jeszcze zacięty bój — wydany został 22 lipca dokument o niezwykłej wadze historycznej dla narodu polskiego. Dokument ten, od daty swego wydania nazwany MANIFESTEM LIPCOWYM — określał wyraźnie, jak nigdy dotąd, drogę rozwoju kraju po jego wyzwoleniu. Jasno i treściwie wytyczał on słuszną linię polityki, obraną przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego — polityki pokoju i dobrobytu mas pracujących, opartej na przyjaźni, pomocy i przykładzie wielkiego Związku Radzieckiego.

Jaśniej jak żaden inny, wydany przed tym — dokument, określał i wytyczał Manifest Lipcowy program polityki na odcinku morskim. „C a ł y n a r ó d — czytamy w wezwaniu w Manifeście — d o w a l k i o s z e r o k i d o s t ę p d o m o r z a, o p o l s k i e s ł u p y g r a n i c z n e n a O d r z e i N y s i e... o P o l s k ę, k t ó r e j z a p e w n i o n y b ę d z i e t r w a ł y p o k ó j, m o ż n o ś ć t w ó r c z e j p r a c y i r o z k w i t u k r a j u".

Dla realizacji tych szczytnych haseł — pierwszym i najważniejszym warunkiem było oczywiście wyparcie okupanta poza granice Polski. Dokonała tego niezwyciężona Armia Radziecka i kroczące u jej boku Ludowe Wojsko Polskie. W wyniku zaciętych bojów oswobodzony został pas wybrzeża, liczący ponad 500 kilometrów, wrócone narodowi polskiemu porty — Gdańsk, Kołobrzeg i Szczecin, a zwycięskie armie, gromiące faszystowskiego najeźdźcę — niewzruszenie ustawiły graniczne słupy nad Odrą i Nysą. Wróciły do macierzy odwieczne polskie ziemie, a wytyczona wzdłuż nurtów rzek granica miała być odtąd gwarantem trwałego pokoju między Polską a Niemcami.

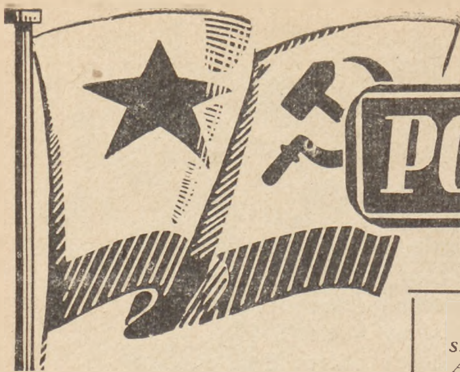
Stwierdzenie Manifestu Lipcowego odnośnie granicy na Odrze i Nysie nabiera wagi zwłaszcza w obecnej chwili, kiedy realizowane przez polski świat pracy wytyczne z przed sześciu lat doprowadziły do zawartego w dniu 6 lipca br. układu odnośnie słuszności i trwałości tych granic. W swym przemówieniu wygłoszonym owego dnia w Zgorzelcu zagadnienie to w taki sposób określił premier Niemieckiej Republiki Demokratycznej — Otto Grotewohl: „Z a s a d n i c z y m w a r u n k i e m p o k o j u — powiedział on — j e s t p r z y j a ź ń m i ę d z y N i e m c a m i i R z e c z p o s p o l i t ą P o l s k ą. G r a n i c a n a O d r z e i N y s i e j e s t g r a n i c ą p o k o j u, p o n i e w a ż p o k ó j m i ę d z y n a s z y m i n a r o d a m i j e s t w a r u n k i e m p o k o j u w E u r o p i e".

Wytyczne Manifestu określiły również charakter wolnej od wyzysku gospodarki przemysłowej i charakter gospodarki rolnej, zmierzającej do polepszenia bytu pracującego chłopa. W oparciu o sojusz robotniczo-chłopski, o przodujący oddział mas pracujących — rewolucyjną partię robotniczą, na drodze ogólnych społeczno-gospodarczych przemian, korzystając z pomocy i wzorów Związku Radzieckiego, możliwe było pełne realizowanie postawionych w r. 1944 przed narodem polskim zadań, których celem jest zbudowanie w Polsce socjalizmu.

Szóstą rocznicę wydania historycznego Manifestu Lipcowego Naród Polski, polskie masy pracujące czczą nowymi osiągnięciami w odbudowie i rozbudowie swojej ojczyzny. Nie ma dziś w Polsce zakątka, w którym klasa robotnicza nie odniosłaby mniejszych lub większych sukcesów na tym szczególnym polu walki. Meldunki o wykonaniu podjętych w ramach „Czynu Lipcowego" zobowiązań, — meldunki ze wszystkich niemal odcinków naszego frontu narodowego brzmią zwycięsko.

Dzień 22 lipca obchodzimy w radosnym nastroju, w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku, z entuzjazmem stając do wykonania zadań planu sześcioletniego wytyczonych na V Plenum KC Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Nasze sukcesy w realizowaniu tych zadań stanowią jednocześnie niezawodny wkład w potężne dzieło pokoju i pełnego zwycięstwa socjalizmu.

Ale tegoroczna rocznica Manifestu PKWN ma swój specyficzny wyraz. Obchodzimy ją bowiem w okresie wzmożonej walki o pokój, w okresie kiedy anglo-amerykańscy podżegacze wojenni rozpoczęli agresję na Koreę, depcząc wszelkie zasady i prawa ONZ, a z Rady Bezpieczeństwa ONZ formując powolne swoim rozkazom narzędzie. W okresie tym polskie masy pracujące, skupione w światowym froncie pokoju na czele którego stoi Wielki Stalin — wzmożoną wydajnością pracy dają zdecydowaną odprawę podżegaczom wojennym, solidaryzując się z walczącym przeciw dolarowym agresorom ludem Korei.



POD BANDERĄ ZWYCIĘSTWA

Związek Radziecki — to wielkie mocarstwo morskie. Posiada ono bezpośrednie wyjście na trzy oceany: Lodowaty, Atlantycki i Spokojny, a 45 tys. kilometrów jego morskich granic oblewają wody 12 mórz. Nic dziwnego, że w ZSRR rozwinęła się wspaniale gospodarka morska, pewnie ochraniana przez Radziecką Marynarkę Wojenną — rękojmię bezpieczeństwa morskich granic Kraju Rad. Radziecka Marynarka Wojenna utworzona została w dniach Wielkiej Rewolucji Październikowej z inicjatywy Lenina i Stalina, dzięki staraniom partii bolszewików. Na okrętach i w oddziałach wyrosły i zahartowały się świetne kadry marynarskie, zdolne do wypełniania zadań powierzonych im przez naród i partię. W czasie II Wojny Światowej — Radziecka Marynarka Wojenna godnie wypełniała swój obowiązek, aktywnym współdziałaniem z całymi Radzieckimi Siłami Zbrojnymi przyczyniając się do zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami i imperialistyczną Japonią. Z okazji Dnia Floty ZSRR — w poniższym artykule zapoznajemy Czytelników z kartami chwały morskiej, jakie wypisali swymi czynami marynarze radzieccy w dniach Wielkiej Wojny Narodowej.

Przed świtem dnia 22 czerwca 1941 roku, gdy radio nie zdążyło jeszcze obwieścić o zbrodniczej napaści lotnictwa hitlerowskiego na cywilną ludność Orszy, Mohylewa i Smoleńska, nad redami i portami Murmańska, Kronsztadtu i Sewastopola ukazały się zespoły samolotów ze swastyką.

Ale wyniki tego „błyskawicznego uderzenia" — z którym sztabowcy faszystowscy łączyli marzenia o zniszczeniu trzonu floty radzieckiej — były znikome. Radziecka Marynarka Wojenna mogła rozpocząć swą działalność planowo i skutecznie, wychodząc z pierwszego spotkania z wrogiem niemal nienaruszona, a bogatsza o doświadczenia bojowe.

Wielka Wojna Narodowa była ciężką próbą dla narodu radzieckiego i jego sił zbrojnych, które musiały prowadzić długotrwałą walkę z silnym i przebiegłym nieprzyjacielem. Jak wiadomo — walkę tę prowadził Związek Radziecki przez długie lata samodzielnie, podczas gdy na Zachodzie trwała „dziwna wojna", sprowadzająca się do markowania działań wojennych i zapewnień o otwarciu w krótkim czasie „drugiego frontu". Radziecki żołnierz i marynarz potrafił w tych warunkach nie tylko wytrwać i obronić własną ojczyznę, ale również zdruzgotać nieprzyjacielską machinę wojenną i ocalić przez swoje zwycięstwo całą ludzkość.

FLOTA BAŁTYCKA

W pierwszej fazie wojny niemiecko - faszystowskim wojskom udało się podejść aż pod Leningrad. Okręty wojenne Floty Bałtyckiej włączone zostały w system obrony artyleryjskiej miasta-bohatera. Sytuacja oblężonego Leningradu była wyjątkowo ciężka.

W leningradzkim muzeum oglądać możemy dziś w szklanych gablotkach osobliwe druki. Są to zaproszenia na bankiet organizowany dla oficerów armii hitlerowskiej, który odbyć się miał „po zdobyciu Leningradu".

Ale planowany przez agresorów bankiet nie odbył się... Przeszkodził temu człowiek radziecki — żołnierz, marynarz i robotnik, przeszkodził huraganowy ogień dział, w którym tak aktywny udział brały „pływające fortece" — pancerniki „Marat" i „Oktiabrskaja Rewolucja". Pierwszy — zacumowany w ujściu Newy, a drugi na podejściach do miasta-bohatera.

Kiedy potężne uderzenie Armii Radzieckiej zdruzgotało pierścień oblężenia — w natarciu tym brały aktywny udział okręty Floty Bałtyckiej. Niepowstrzymanie parły wojska radzieckie na zachód. Marynarka wojenna skutecznie wspomagała w tej ofensywie skrzydła sił zbrojnych, przeprowadzając szereg operacji desantowych.

Z operacji tych wymienić należy przede wszystkim opanowanie archipelagu Moonsundu i desant na Mierzeję Wiślaną.

Równolegle z operacjami desantowymi prowadziła Flota Bałtycka aktywną działalność na nieprzyjacielskich liniach komunikacyjnych, topiąc transportowce i okręty wojenne wroga. Akcję taką prowadzono od rozpoczęcia ofensywy głównie na podejściach do wojenno - morskich baz przeciwnika.

W rejonie Zatoki Gdańskiej odznaczyły się w tej akcji ścigacze torpedowe kapitana III rangi Uszczewa, a w rejonie Libawy — Bohatera Związku Radzieckiego — Osipowa.

Ostatnią operacją przeprowadzoną przez Flotę Bałtycką w Wielkiej Wojnie Narodowej było zajęcie wyspy Bornholm, przeprowadzone po masowym nalocie na bazę Roenne i wysadzeniu desantu na brzegach wyspy i w porcie. Wyspa Bornholm wyzwolona została od okupanta 9 maja 1945, a kapitulujący garnizon liczył 12 000 ludzi.

FLOTA MORZA CZARNEGO

Gazeta „Völkischer Beobachter" w numerze z dnia 6 sierpnia 1942 — podała wiadomość o wysokim odznaczeniu pewnego dowódcy ścigacza faszystowskiego, który miał jakoby na akwenie czarnomorskim zatopić krążownik radziecki „Krasnyj Krym".

Chyba nikt inny nie przyjął równie wesoło tego komunikatu, jak pozostająca w jaknajlepszej kondycji bojowej załoga tegoż okrętu „Krasnyj Krym", zaliczonego w tym czasie za swe zasługi bojowe do okrętów gwardyjskich.

Ale nierealne marzenia snuła nie tylko propaganda hitlerowska. Kiedy bowiem nieprzyjacielowi udało się opanować wybrzeża Morza Czarnego aż po port w Noworosyjsku, a pozbawione realnego oparcia o bazy — okręty Floty Czarnomorskiej stały zakotwiczone wprost u wybrzeża, różni „neutralni", a przede wszystkim — tureccy teoretycy wojenno-morscy głowili się nad problemem — czy okręty radzieckie ulegną samozatopieniu, czy zostaną internowane w portach tureckich. Panowie ci nie przewidzieli trzeciej ewentualności — że okręty te przystąpią na skrzydłach Armii Radzieckiej do ofensywy, dopomagając w oswobodzeniu Noworosyjska, Krymu i Odessy...

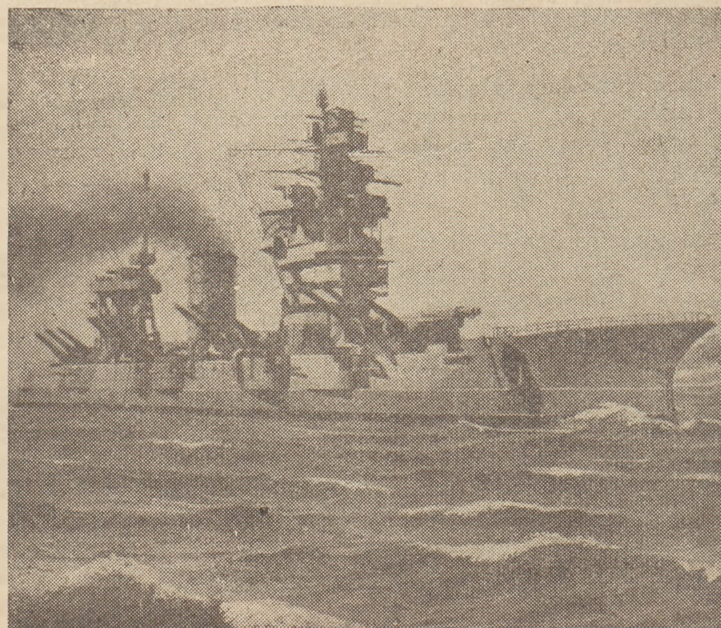
Kiedy rozpoczęła się wspaniała ofensywa radziecka, kiedy radzieckie lotnictwo Morza Czarnego atakowało i niszczyło transporty i koncentracje przeciwnika, a Flota Czarnomorska prowadziła aktywną działalność na morzu — kiedy hitlerowcy tracili dziesiątki okrętów a setki tysięcy żołnierzy faszystowskich poległo lub dostało się do niewoli — Anglicy dreptali w miejscu pod Sollum i Sidi Barani, na pustynnych bezdrożach Libii, a Amerykanie jedynie z radia i gazet dowiadywali się o tym, co dzieje się „gdzieś w Europie".

FLOTA PÓŁNOCNA

Kiedy wojskom hitlerowskim w ich „błyskawicznym" natarciu nie udało się opanować wysuniętego na północ półwyspu Srednij — uczynił to... jednym pociągnięciem pióra — Goebbels. Ale kiedy 30 czerwca 1941 r. eskadra radzieckich okrętów, wspomagając działania piechoty — otworzyła silny ogień na pozycje nieprzyjacielskie i zadała napastnikowi dotkliwe straty — wówczas nawet Goebbels był zmuszony stwierdzić, że o półwysep Srednij „walka jeszcze trwa"... Rzecz oczywista, że to „jeszcze" przeciągnęło się tak długo, aż Armia i Flota Radziecka rozgromiły doszczętnie hitlerowskiego najeźdźcę.

Tam właśnie — u brzegów półwyspu Srednij ścigacz lejtenanta Króla otworzył kartę sławnych walk ścigaczy Floty Północnej, zaliczonych później do gwardyjskich.

14 lipca 1941 r. pierwsze zwycięstwo podwodne odniósł okręt podwodny Stołbowa, zapoczątkowując chwalebne operacje podwodników Floty



napisał JERZY PERTEK

cz. III

(O pierwszych latach bieżącego stulecia okręt podwodny dochodził już do kilkuset ton wyporności („G-l“ Lake'a z r. 1907 miał 234 tony wyporności nawodnej, a 276 ton — podwodnej), jego szybkość nawodna wynosiła 12 węzłów (maksymalnie 15), a podwodna — 7 do 10; w zanurzeniu przebywać mógł około doby (36 godzin, jakie przebył w zanurzeniu okręt Bubnowa, było jedynym tego rodzaju osiągnięciem), ponadto był uzbrojony w wyrzutnie torpedowe — i wszystko to oznaczało, że technicznie rzecz biorąc przeszedł już i niemal ukończył swą zasadniczą ewolucje, w wyniku której stał sie naprawdę pod każdym względem pełnowartościowym okretem. Pod każdym względem za wyjątkiem jednego: zagadnienie napędu pozostawało w dalszym ciągu sprawą otwartą.

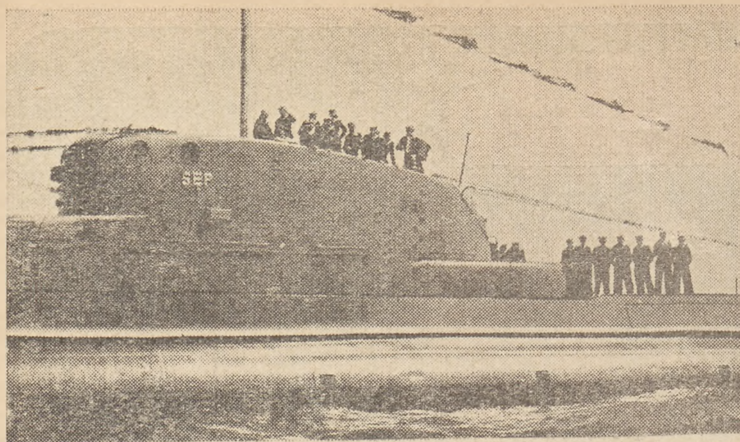
Na przełomie XIX wieku na okrętach podwodnych były przeważnie w użyciu: w stanie wynurzonym maszyna parowa, do której dostarczano parę podgrzewając kocioł ropą, a silniki elektryczne w marszu w zanurzeniu. Systemowi temu było bardzo daleko do doskonałości i to zarówno w stosowaniu napędu na-, jak i podwodnego. Instalacja parowa ważyła bardzo dużo i była niepraktvczna w użyciu, zwłaszcza gdy okręt miał sie zanurzyć. Należało wówczas odciąć dopływ paliwa do paleniska, a po iego wygaszeniu czekać na ostygniecie kotła. Duża waga tej instalacji była powodem znacznego wzrostu wyporności ok^ctu. co nooiagało nadmierne zwiększeooipumości zbiorników balastowych; ich nangtnienie trwało bardzo długo, tak — łącznie ze stygnięciem kotła — trzeba było poświęcić ponad kwadrans czasu na przeprowadzenie całego manewru za-, nurzenia. Baterie, zasilające motory elektryczne prądem, były również bardzo ciężkie, ponadto nie można ich było ładować na morzu. Wszelkie próby zmierzające do wynalezienia innych sposobów i rodzajów napędów, również nie przyniosły pożądanego rezultatu. Ani silnik jednolity napędzany sprężonym powietrzem, ani maszyna parowa ogrzewana naftą nie dały zadawalających rezultatów i dopiero wynalezienie silnika spalinowego, a później — w roku 1910 — skonstruowanie morskiego typu silnika spalinowego, dokonało przewrotu w dziedzinie napędu jednostek podwodnych i zakończyło techniczny rozwój budowy okrętu podwodnego. Mając możność marszu na powierzchni tak długo, jak długo wystarczał ekonomicznie działającym silnikom spalinowym zapas paliwa, i mając możność — przy pomocy tychże silników — ładować na morżu akumulatory, okręt podwodny stał się dojrzały do użycia go w operacjach wojennych na dużą skale. Wszystkie państwa rozpoczęły też poważnie rozbudowywać swe floty podwodne.

Pierwszy na świecie podwodny stawiiacz min — rosyjski „Krab“

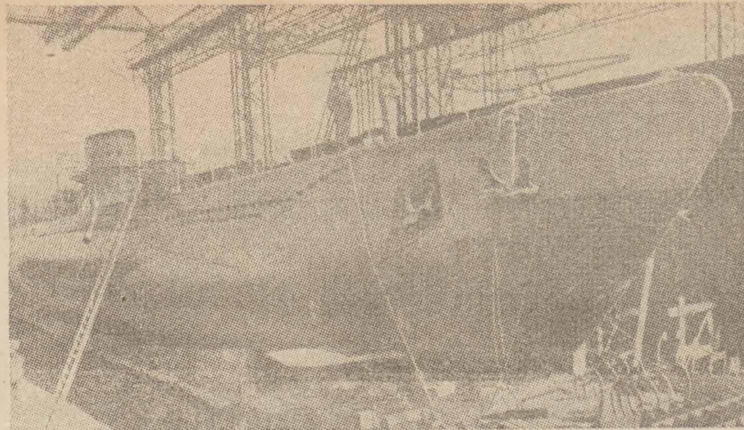
Z tych lat, bezpośrednio poprzedzających pierwszą wojnę światową, datuje się wybudowanie pierwszego na świecie okrętu podwodnego przeznaczonego nie do walki bezpośredniej z nieprzyjacielskimi jednostkami nawodnymi przy pomocy torped, ale do pośredniego ich zwalczania przy pomocy stawianych w morzu min. Okretem tym był rosyjski podwodny stawiacz min „Krab“. Koncepcja jego wybudowania narodziła się po woinie rosyjsko-japońskiej 1904/5, w której Rosjanie okazali się prawdziwymi mistrzami morskiej wojny minowej. Po długiej pracy przygotowawczej, projekt okrętu podwodnego opracował inżynier Naletow. W roku 1909 rozpoczęto w N'kołajewie budowę zaprojektowanego okrętu, w której z Naletowem współpracował znany budowniczy okrętów pancernych i współpracownik słynnego profesora Kryłowa — inżvnier Kostenko oraz inżynier Rybaków. Budowa tego okrętu była skomnłikowana i trudna, jak trudne są wszystkie początki wielkich dzieł i wynalazków, jednakże po pięciu latach dobiegła pomyślnie końca. Pierwszy podwodny stawiacz min świata był gotów. Pod nazwa „Krab“ okręt ten miał niedługo możność wykazania swych zalet, gdyż w tym samym roku nastąoił wybuch wojny. W trakcie szeregu rejsów ..Krab“ nostawił liczne pola minowe na Morzu Czarnym, zwłaszcza na tureckich wodach przybrzeżnych i koło Bosforu. Na minach

Francuskie okręty podwodne klasy „Anąuille“ (1903) stanowczo nie budzą jeszcze zaufania swym mizernym wyglądem.

Niemiecki okręt podwodny „UB 64“ (1917), typowy drapieżnik z końcowego okresu pierwszej wojny światowej.



Śródokręcie polskiego okrętu podwodnego „Sęp" (1938), wyróżniającego się szczególnie szlachetną linią i dobrymi zaletami nawigacyjnymi.



Kadłub nowoczesnego okrętu podwodnego. Należy zauważyć, iż podczas pływania po powierzchni — ponad wodę wystaje znikoma jego część

tych zatonęło kilka tureckich okrętów, a szereg innych (wśród nich ex-niemieckie „Goeben" i „Breslau") odniosło ciężkie uszkodzenia.

Wybuch pierwszej wojny światowej zastał okręty podwodne gotowe do działania. Był to właściwie ich debiut wojenny, gdyż ani w wojnie rosyjsko-japońskiej 1904/5, ani w poprzedzającej wojnę światową krótkotrwałej wojnie bałkańskiej (1912/13) okręty podwodne nie weszły jeszcze — poza sporadycznymi wypadkami — do operacyjnego użycia. W ciągu czterech lat wojny, w której okręty podwodne — budowane przez Niemcy w niespotykanych dotąd ilościach — odegrały poważną rolę, zagrażając w roku 1917 całkowitym sparaliżowaniem brytyjskich morskich linii komunikacyjnych, postęp techniczny nie poczynił większych kroków naprzód. Nie znaczy to oczywiście, aby nie dokonano licznych ulepszeń, zarówno konstrukcyjnych, jak i w dziedzinie uzbrojenia, a także taktyki okrętów podwodnych. Zwiększyła się także różnorodność kategorii i typów budowanych jednostek, wzrosła ich wielkość, spotężniało uzbrojenie oraz zwiększyła się szybkość i zasięg pływania. Oprócz normalnych, „standartowych" niejako kategorii jednostek pełnomorskich i przybrzeżnych (tzn. przeznaczonych do działań na morzach zamkniętych, w niewielkiej odległości od baz), pojawiły się bardzo duże oceaniczne okręty — prawdziwe podwodne krążowniki, wśród których z kolei rozróżnić można jednostki o bardzo silnym uzbrojeniu torpedowym oraz jednostki przeznaczone do walki artyleryjskiej. Te ostatnie uzbrojone były w działa 150 mm, a nawet — w pojedynczych wypadkach — w działa ciężkiego kalibru, i dlatego nazywane były również podwodnymi monitorami. Oprócz jednostek krążowniczych budowano w mniejszych ilościach podwodne stawiacze min. Ponadto Anglicy wybudowali kilka jednostek przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych, zaś Niemcy jeden



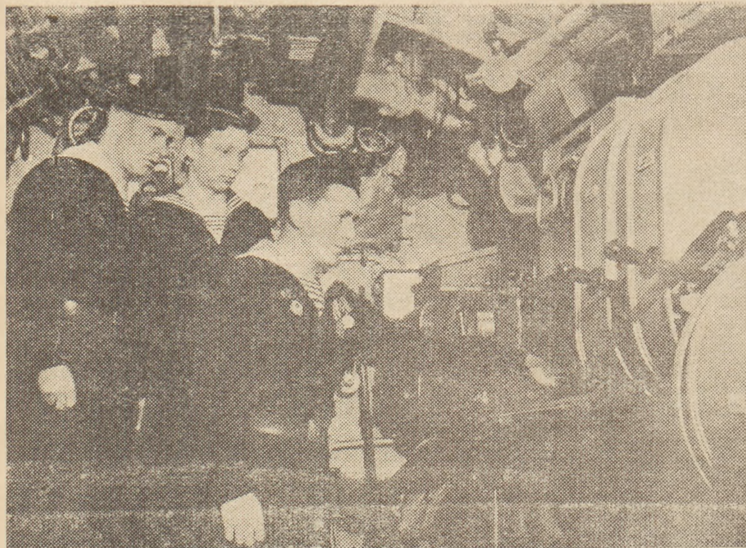
Podwodny „liliput" z okresu ostatniej wojny (3 ludzi załogi, 30 ton wyporności)

okręt podwodny (a właściwie statek podwodny, bowiem nie posiadał on uzbrojenia), używany jako łamacz blokady i przeznaczony do przewozu towarów. Wyporność podwodnych krążowników dochodziła do 2 000 ton, co oznacza, że wielkość okrętów podwodnych wzrosła w ciągu 10 lat niemal dziesięciokrotnie. Nie można tego samego jednak powiedzieć ani o uzbrojeniu, ani o szybkości, której maksymalne cyfry wynosiły 18 węzłów na powierzchni i 12 — pod powierzchnią wody. Jedynie zasięg pływania wzrósł proporcjonalnie do wzrostu wielkości okrętów podwodnych, gdyż w odniesieniu do 1 930-tonowego niemieckiego „U-139" wynosił 12 600 mil morskich przy szybkości nawodnej (ekonomicznej) 8 węzłów.

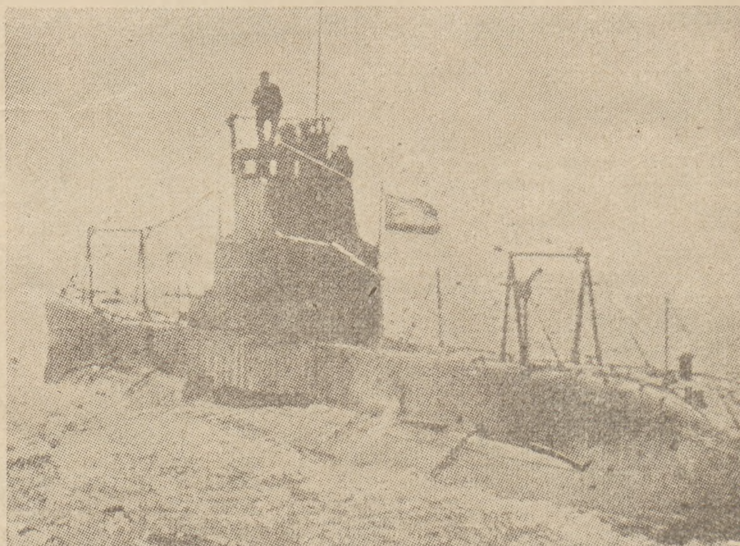
W latach międzywojennych wyporność okrętów podwodnych w zasadzie nie uległa już zwiększeniu. Poza sporadycznymi wypadkami budowy jednostek o wyporności nawodnej 2—3 000 ton, większość jednostek oceanicznych wypierała od 1 000 do 1 500 ton, wyporność okrętów przeznaczonych do działania na mniejszych akwenach obracała się w granicach od 400 do 700 ton. Uzbrojenie ich pozostało na ogół niezmienione, podobnie szybkość podwodna. Wzrosła natomiast nieco szybkość nawodna, znacznie przekraczając u niektórych jednostek 20 węzłów. Również zasięg pływania wzrósł dość znacznie, dochodząc do 20 000 mil morskich.

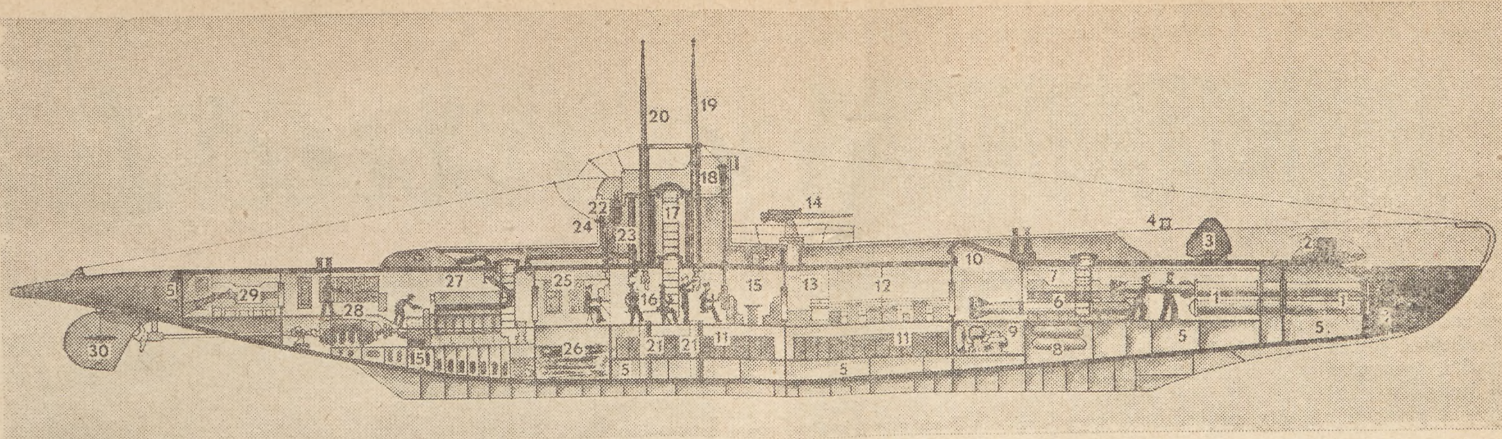
W drugiej wojnie światowej, która przyniosła liczne dalsze ulepszenia uzbrojenia, wyposażenia i taktyki okrętów podwodnych, pozostały one na ogół w dotychczasowych granicach wyporności. Wielkość okrętów oceanicznych ustabilizowała się w granicach pomiędzy 1 — 2 000 ton; do działań na wodach przybrzeżnych budowano znacznie mniejsze jednostki o wyporności 250, a nawet 200 ton. Wyróżnić tu należy radzieckie okręty typu „K" (oceaniczne) i „Malutka" (przybrzeżne), które odniosły w ubiegłej wojnie szereg bardzo poważnych sukcesów, dowodząc przodującej roli socjalistycznego budownictwa okrętowego oraz wspaniałego ducha i doskonałego wyszkolenia radzieckich marynarzy.

Wnętrze radzieckiego okrętu podwodnego. Fragment ten obrazuje jak delikatnym i skomplikowanym organizmem jest współczesny okręt podwodny.



Radziecki okręt podwodny klasy „Malutka". Jednostki z tej serii zdobyły powszechne uznanie swymi doskonałymi zaletami morskimi i bojowymi.



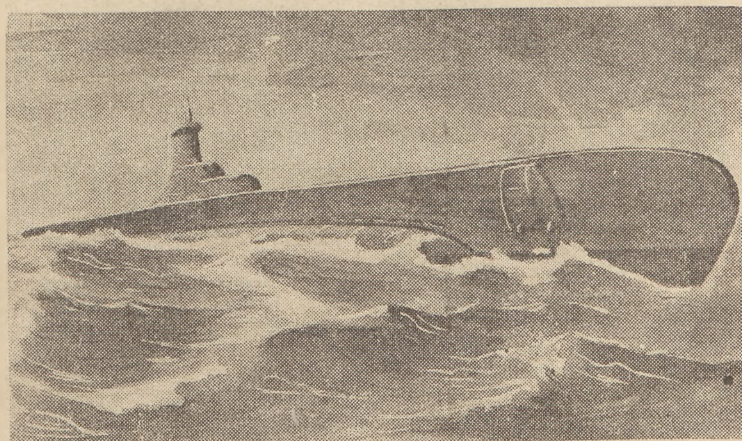


Przekrój współczesnego okrętu podwodnego średniej wielkości: 1 — wyrzutnie torpedowe; 2 — kotwica; 3 — dziobowy ster głębokościowy (złożony); 4 — kabestan; 5 — zbiorniki balastowe i wyrównawcze; 6 — zapasowe torpedy; 7 — pomieszczenia załogi; 8 — zbiorniki sprężonego powietrza; 9 — sprężarka; 10 — luk do załadunku torped; 11 — baterie akumulatorów; 12 — messy: podoficerska i załogi; 13 — kuchnia; 14 — działo; 15 — messa oficerska; 16 — centrala i punkt dowodzenia; 17 — główny luk wejściowy; 18 — pomost nawigacyjny (podczas marszu na powierzchni); 19 — peryskop główny; 20 — peryskop rezerwowy; 21 — pochwy peryskopów; 22 — bojka awaryjna; 23 — doprowadzenie powietrza do silników Diesla; 24 — antena; 25 — radiostacja; 26 — zbiornik paliwa; 27 — silniki Diesla; 28 — silniki elektryczne; 29 — pomieszczenia oficerów; 30 — ster kierunkowy oraz rufowy ster głębokościowy.

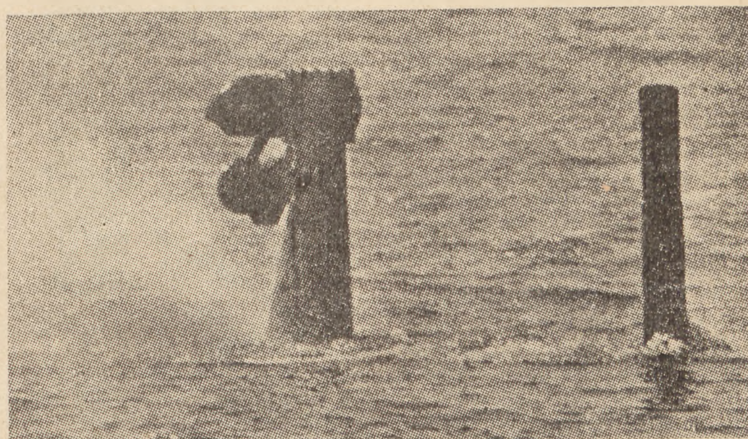
Oprócz standartowych typów budowano w okresie II wojny światowej szereg innych okrętów, zarówno większych, jak i mniejszych, np. japońskie olbrzymy po 4 633 tony, wyposażone w hangar i 4 wodnosamoloty, oraz rozliczne liliputy po kilka do kilkunastu ton wyporności. Ponadto budowano różne okręty specjalne, jak np. jednostki zaopatrujące, spełniające rolę baz zaopatrzeniowych dla podwodnych okrętów oceanicznych. Najgroźniejszą z ulepszonych broni okrętu podwodnego były torpedy akustyczne.

W dalszym ciągu piętą achillesową okrętu podwodnego pozostawał jego napęd, a właściwie — dwoistość napędu. Próby ujednolicenia napędu przyniosły na razie dwa ciekawe rozwiązania. „Chrapy", tj. podwójna rura doprowadzająca silnikom spalinowym powietrze, a odprowadzająca powstałe przy pracy tych silników gazy — umożliwiły silnikom spalinowym pracę zarówno w wynurzonym, jak i zanurzonym okręcie. Wynalazek ten, pozwala okrętowi podwodnemu na przebywanie w zanurzeniu niemal tak długo, jak długo wystarczają zapasy prowiantu i uzbrojenia, gdyż zanurzony okręt może również ładować swe akumulatory, co pozwala mu także na korzystanie z napędu elektrycznego. Drugi wynalazek to pędzona wodorem turbina Waltera, umożliwiająca wprawdzie osiągnięcie znacznej szybkości w zanurzeniu (do 25 węzłów!), jednakże bardzo nieekonomiczna. W swym stanie obecnym żaden z tych dwu wynalazków nie przedstawia jeszcze idealnego rozwiązania, jeżeli w ogóle można przypuszczać, że dojdzie się kiedyś do ideału. W każdym razie rozwój techniczny okrętu podwodnego nie jest dotychczas bynajmniej zakończony.

W budownictwie okrętów podwodnych ostatnich lat przejawia się tendencja nadawania kadłubowi jak najbardziej opływowych kształtów.



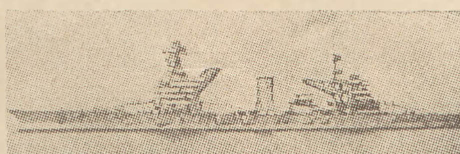
Okręt podwodny podczas marszu w zanurzeniu, przy wykorzystaniu silników Diesla. Widoczne — „chrapy" (od lewej) oraz peryskop.



NAZWY OKRĘTÓW UCZĄ HISTORII

„GANGUT"

Wielu spośród Was, Czytelnicy, interesuje się żywo sprawami wojenno-morskimi, studiuje roczniki flot wojennych, kolekcjonuje zdjęcia okrętów wojennych, zbiera dane tyczące ich budowy, uzbrojenia i innych elementów. Wiemy o tym z licznych listów do redakcji, w których prosicie o takie czy inne informacje odnośnie różnych okrętów świata. A czy zastanowiliście się nad znaczeniem szeregu nazw okrętów? Co one oznaczają i jakich tradycji są nosicielkami? Chcąc dać na to odpowiedź otwieramy rubrykę pod tytułem **„Nazwy okrętów uczą historii"** i zapoczątkowujemy ją nazwą potężnego radzieckiego pancernika „Gangut".





Pancernik „Gangut" wybudowany został w czasie pierwszej wojny światowej, a w latach międzywojennych został przebudowany i zmodernizowany. W okresie wojny z hitlerowskimi najeźdźcami „Gangut" brał udział w obronie Leningradu, rażąc ogniem swych dział wojska oblężnicze.

Ale cóż oznacza nazwa „Gangut", widniejąca na dziobie dumnego okrętu? Gangut — jest pierwszym w szeregu wielkich zwycięstw floty rosyjskiej. Bitwa pod Gangutem, w której wspaniale uwypuklił się wielki talent Piotra I, stoczona została w okresie Wielkiej Wojny Północnej. Sprzymierzona z Polską i Danią, Rosja walczyła przeciwko Szwecji o uzyskanie dostępu do Bałtyku, straconego w wyniku moskiewsko-szwedzkiego traktatu z roku 1617. Dążenie do odzyskania tego „okna na świat" było ze wszech miar słuszne i postępowe. „Żaden z wielkich narodów — pisał Karol Marks — nie istniał i nie mógł egzystować w takim oddaleniu od mórz, w jakim pozostawało na początku Imperium Piotra I. Żaden z wielkich narodów nigdy nie godził się z faktem, aby jego wybrzeże i ujścia jego rzek były odeń oderwane. Nikt nie może sobie wyobrazić wielkiego narodu odseparowanego od wybrzeża morskiego. Rosja nie mogła pozostawić w ręku Szwedów ujścia rzeki Narwy, które było naturalnym wyjściem dla zbytu produkcji".

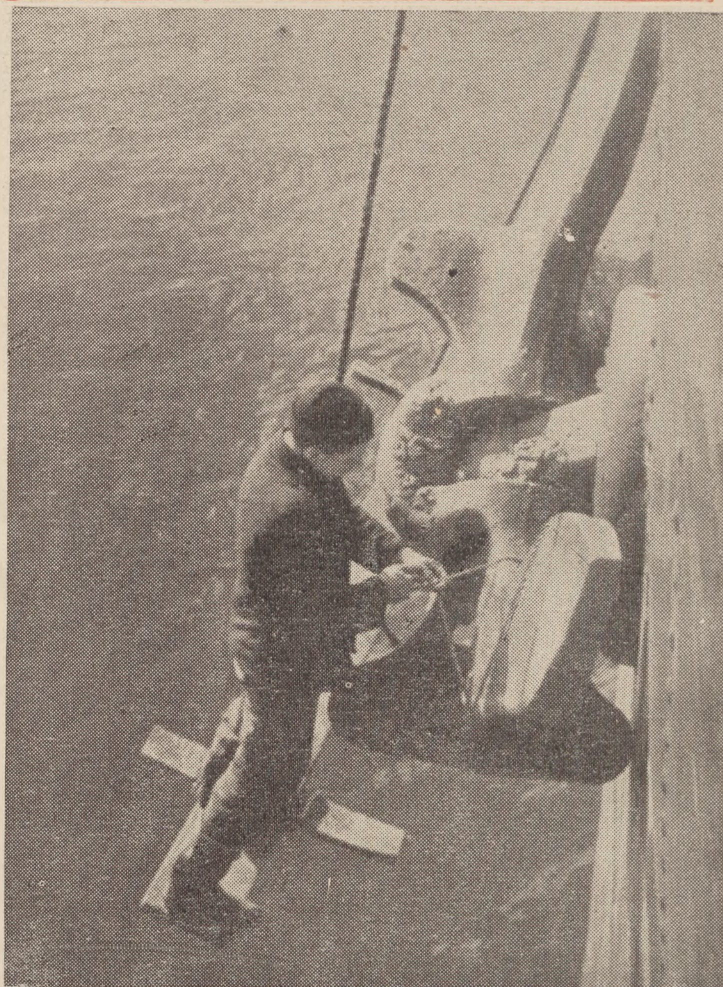
Bitwa pod Gangutem była końcowym wydarzeniem drugiego etapu Wielkiej Wojny Północnej, ciągnącego się od roku 1709 do 1714. Po opanowaniu ujścia Newy i Narwy, Piotr I zdążał do zdobycia wybrzeży Zatoki Fińskiej, opanowania jej i wyjścia na otwarty Bałtyk. Pragnąc powstrzymać posuwanie się Rosjan w kierunku otwartego Bałtyku, Szwedzi skierowali na wiosnę 1714 roku eskadrę admirała Wattranga, który postanowił uderzyć na galerową flotę rosyjską Piotra, stacjonującą przy półwyspie Hangö-Udd (Gangut).

Bitwa została stoczona 27 lipca 1714 roku pomiędzy eskadrą admirała Ehrenskjölda, stanowiącą przednią straż sił szwedzkich, a flotą galerową Rosjan, którą dowodził sam Piotr I. Rosjanie odnieśli całkowite zwycięstwo, zdobywając w walce abordażowej wszystkie okręty eskadry nieprzyjacielskiej, przy czym admirał Ehrenskjöld dostał się do niewoli. — W rezultacie, zwycięska bitwa pod Gangutem zmusiła Szwedów do wycofania się ku własnym wybrzeżom i umożliwiła Piotrowi I całkowite opanowanie wód północno-wschodniego Bałtyku, oraz zabezpieczenie rosyjskiego wyjścia na to morze.

Jotpe

Kotwicę rzuć!

Trudno znaleźć nazwę z dziedziny morza rozpowszechnioną więcej niż — „kotwica". Podobizna kotwicy występuje wszędzie jako symbol morza, żeglugi, zawodu marynarza itp. Ponieważ jednak nic chyba bardziej nie odbiega od rzeczywistości jak popularny znak kotwicy — zapomnijmy na chwilę o kotwicy-symbolu i przypatrzmy się kotwicy będącej narzędziem pracy i nieodłączną częścią wyposażenia każdego statku



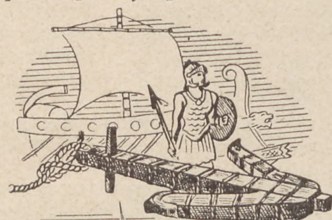
„...Kotwica jest to kawał kutego żelaza przystosowany cudownie do swego celu... O jej doskonałości świadczy jej rozmiar, bo żadne narzędzie nie jest tak małe w stosunku do wielkiej pracy, którą musi wykonać. Spójrzcie na kotwice wiszące u kotbelek wielkiego statku! Jakże są drobne w stosunku do wielkiej objętości kadłuba! Gdyby je robiono ze złota, wyglądałyby jak błyskotki, jak ozdobne zabawki, nie większe stosunkowo niż brylantowa kropla w uchu kobiety. A jednak od nich zależy wręcz, i to nie raz, życie okrętu.

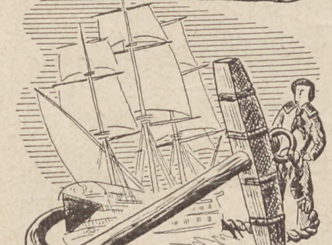
Kotwica jest wykuta i ukształtowana dla wierności: dajcie jej grunt, w który może się wgryźć, a będzie trzymała, póki łańcuch nie pęknie — wówczas zaś, cokolwiek się stanie ze statkiem — kotwica jest „stracona". Ten uczciwy, prosty kawał żelaza, taki zwykły na pozór, ma więcej części niż ludzkie ciało członków: składa się z ucha, ramienia, trzonu, pięty, łap, pazurów..." Tak określa kotwicę pisarz-marynarz.

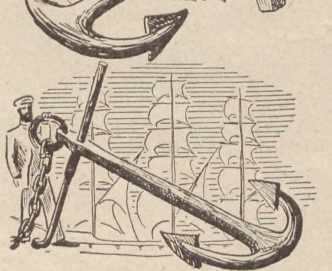
Patrząc na rysunek kotwicy z zeszłego wieku zorientujemy się łatwo, że łapy odchodzą od dolnego końca trzonu w miejscu zwanym piętą i kończą się ostrymi pazurami, a na górnym jego końcu osadzone jest ramię prostopadle do płaszczyzny łap i tuż nad nim znajduje się ucho służące do połączenia kotwicy z łańcuchem oraz do zawieszenia kotwicy pod kotbelką.

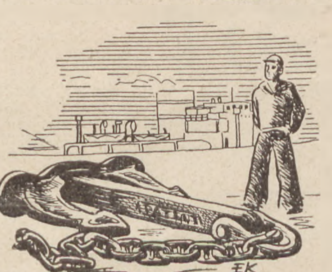
Kotwica zanim osiągnęła opisany wygląd, który zresztą w naszych czasach uległ zmianom, przeszła przez wiele etapów wielowiekowego rozwoju. Najpierw była po prostu zwykłym kamieniem przywiązanym do liny. Jednak już z wykopalisk starożytnych znamy drewniane kotwice o kształcie zbliżonym do współczesnego. Od średniowiecza kuto kotwice z żelaza, dając im drewniane ramiona. Zachowały się ciekawe ilustracje wytwórni kotwic z XVIII wieku. Wiemy z nich, że obie łapy i trzon kuto osobno, a potem skuwano je razem w miejscu zwanym piętą. Ramię nadal wykonywano z dębiny. Od wieku XIX kotwice mają żelazne ramiona i noszą nazwę kotwic admiralicji dla odróżnienia od kotwic „patentowych", które zaczęły się pojawiać w drugiej połowie XIX wieku. Nie posiadały one ramienia, a łapy były ruchome i mogły odchylać się od trzonu o pewien kąt (około 30°) w jedną i drugą stronę. Kotwica patentowa wyparła obecnie z użycia kotwice admiralicji, ponieważ jej obsługa jest łatwiejsza.







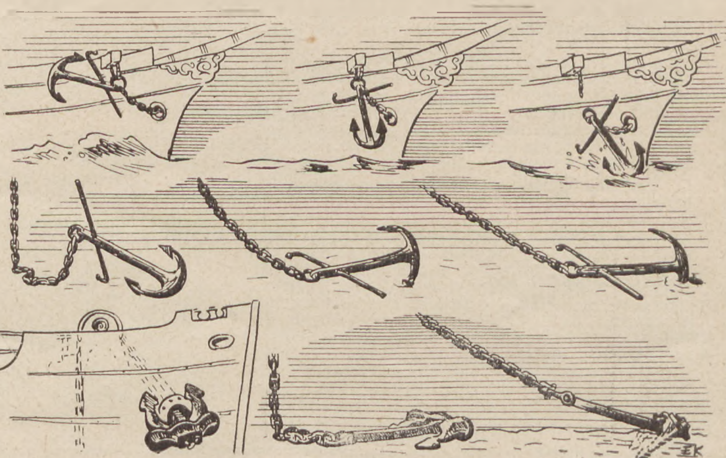




Przyjrzyjmy się, jak działa kotwica admiralicji. W czasie podróży o ile nie jest odłączona od łańcucha i wciągnięta na pokład — wisi na wystającej z dziobu belce, nazywanej kotbelką, a jedną z łap przychwyconą ma do nadburcia. Wystarczy łapę tę odmocować i już kotwica gotowa jest do rzucenia, będąc zawieszona u kotbelki tylko na krótkim łańcuchu przewleczonym przez ucho. Zwolnienie tego łańcucha na komendę „kotwicę rzuć!" pozwala jej spaść na dno i pociągnąć ciężarem własnym łańcuch kotwiczny. W razie gdyby łapy upadły na płask i kotwica oparła się o dno tylko jednym końcem ramienia — wystarczy szarpnięcie łańcucha by ramię przewrócić i zmienić położenie łap, na skutek czego jeden pazur musi zaryć się w grunt i kotwica „trzyma".

Wybieranie łańcucha do pionu powoduje wyprostowanie trzonu i wyrwanie kotwicy bez wielkiego wysiłku. Po wyciągnięciu jej nad powierzchnię następuje umocowanie pod kotbelką w pozycji jak przed rzuceniem.

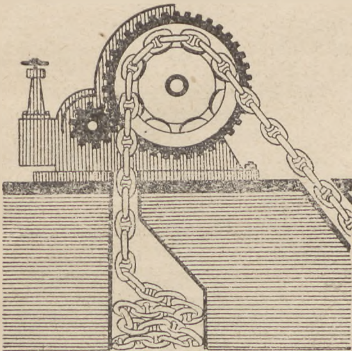
O wiele prostsza jest manipulacja z kotwicą patentową. Nie potrzebuje ona kotbelki i ponieważ nie ma poprzecznego ramienia z łatwością wciągana jest do kluzy tj. otworu w burcie, przez który przechodzi łańcuch. Żeby ją rzucić — wystarczy zluzować łańcuch. Ze względu na swój kształt opadnie zawsze na płask. Po naprężeniu łańcucha łapy odchylą się od trzo-



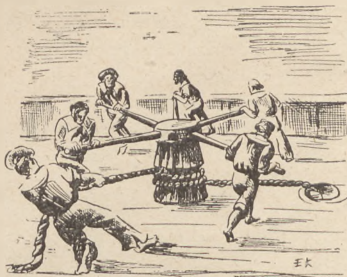
nu i zaryją w dno. Wybieranie łańcucha powoduje wyrwanie kotwicy z dna i powrót na stare miejsce do kluzy.

Przyjrzawszy się rysunkom, Czytelniku, na pewno nigdy nie użyjesz zwrotu o „zarzucaniu“ kotwicy, gdyż wiesz już dobrze, że jest ona po prostu „rzucana“. Nie zasłużysz więc na epitet „biednego niedojdy“, którym marynarz obdarza wszystkich tych „co to zarzucają kotwice“.

Z kotwicą złączone są nierozdzielnie pozostałe dwa składniki urządzenia kotwicznego tj. winda i łańcuch. Łańcuch składa się ze stalowych ogniw o kształcie owalnym, wzmocnionych w środku rozpórką. Winda — to bęben z wgłębieniami dopasowanymi do wielkości łańcucha, poruszany małą maszyną

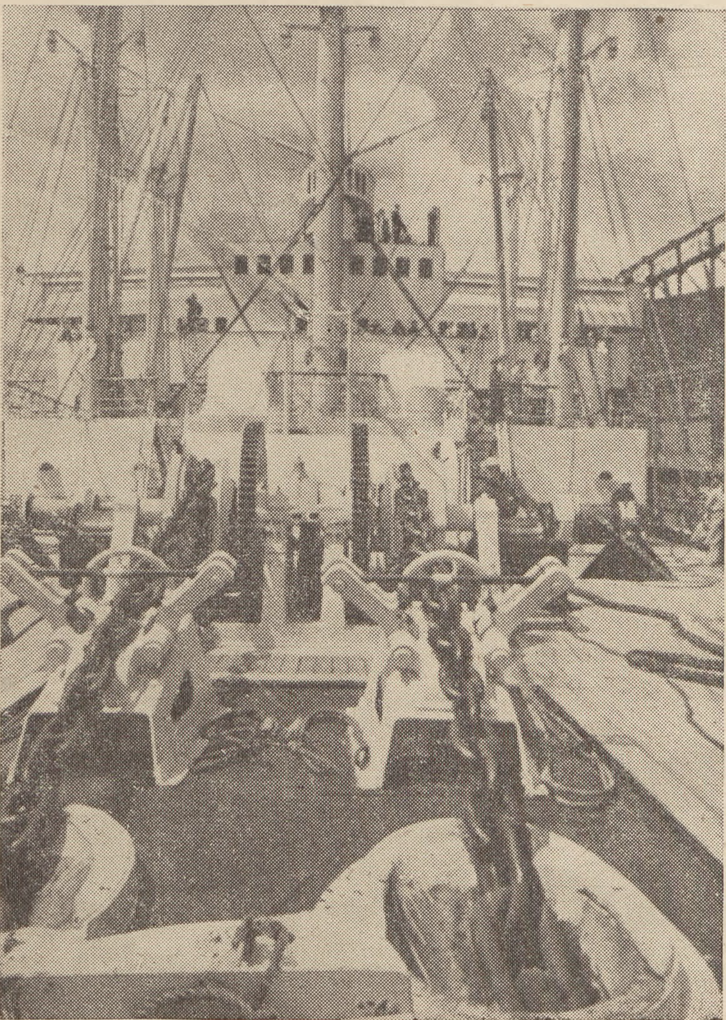


parową lub silnikiem elektrycznym. Przy podnoszeniu kotwicy łańcuch zaczepiany we wgłębienia obracającego się bębna wybierany jest z wody i spada po drugiej stronie bębna do komory łańcuchowej. Przy rzucaniu kotwicy bęben odłącza się na luźno, a kotwica własnym ciężarem wyciąga łańcuch.



Na dawnych statkach przed przeszło 100 laty urządzenie to wyglądało inaczej. Miejsce łańcucha zajmowała gruba smolona lina konopna nawijana na pionowy bęben z kołowrotem (zwanym kabestanem) obracany przez chodzących wokoło marynarzy. Marynarzom z XVIII wieku mocno musiało się w głowie zakręcić i pot dobrze im oczy zalał zanim wciągnięto kotwicę pod kluzę. Ale to nie był koniec pracy, bo trzeba było jeszcze podwiesić ją pod kotbelkę i zamocować jedną łapę przy nadburciu. Obecnie cała ta manipulacja polega na włączeniu silnika windy kotwicznej przez jeden ruch pokrętłem wyłącznika i zatrzymaniu go podobnym ruchem, gdy kotwica znajdzie się w kluzie.

Dla porządku trzeba jeszcze silnym strumieniem wody z hydrantu zmyć muł z łap i opłukać zabrudzoną burtę, po czym praca przy kotwicy zostaje zakończona.





MŁODZI BUDUJĄ STATKI

Mija właśnie drugi rok od dnia gdy miejskie i wiejskie organizacje młodzieżowe połączyły się w jeden masowy ZWIĄZEK MŁODZIEŻY POLSKIEJ. Wspaniały wkład ZMP w budowę Polski Socjalistycznej widoczny jest dziś na każdym kroku. Również i stocznie nasze są terenem, na którym młodzież zrzeszona w szeregach ZMP odnosiła i odnosi nie byle jakie sukcesy, w wielu wypadkach prześcigając w szlachetnym współzawodnictwie pracy starych, rutynowanych fachowców. Szczególnie pięknie i ofiarnie pracują brygady produkcyjne złożone wyłącznie z zetempowców. Na czoło tych bojowych oddziałów wybija się brygada montażowa im. J. Marchlewskiego. Specjalnie wiele zrozumienia i zapału wykazała ta brygada przy wykańczaniu drobnicowca „J. Marchlewski“, oddanego ostatnio do eksploatacji.

Gdy śruba przycumowanego do nabrzeża w kanale wyposażeniowym statku rozcinała wodę, a brzęczący zawór bezpieczeństwa wypuszczał obłoki pary, w jasnej hali montażowej robotnicy przygotowywali narzędzia. Przy jednym z warsztatów zebrała się grupa zetempowców z brygady montażowej im. Marchlewskiego.

— Płyniemy dziś w próbny rejs na „Marchlewskim“ — mówił niebieskooki brygadzista Mozgiel.

Głośne „hurra“ zagłuszyło jego słowa.

— Tak — ciągnął dalej brygadzista — ale jest jeszcze jedno zadanie. Trzeba montować pompy na s/s „Pstrowski“. Na chwilę zapanowała cisza. Każdemu uśmiechała się wycieczka w morze i praca przy sprawdzaniu maszyn. Ale „Pstrowskiego“ nie można było też pozostawić.

— Jak pilne — to trzeba zrobić — powiedział Salwa, przerywając milczenie.

— Zostanę z tobą, samemu będzie ci ciężko — dorzucił stojący z boku Woźniak.

W chwilę później pozostali członkowie brygady wchodzili po trapie na pokład statku znikając kolejno w drzwiach oddziału maszyn. W dole z rozpalonych kotłów biła gorączka. Potężne korbowody łamały się miarowo w krzyżulcach poruszając wał napędowy. W maszynie chłopcy otrzymali wskazówki. Każdy zajął odpowiednie stanowisko:

Reliszkis uwijał się w długim tunelu, oliwiąc troskliwie każde łożysko wału. Popow i Głowacki w błyszczących od oliwy i smaru kombinezonach manewrowali zaworami, dokręcając części mechanizmów.

W końcu nawet, nabrawszy zaufania do młodych robotników, mistrz Dziennik powierzył czuwanie przy kole manewrowym brygadziście Mozgielowi. Powoli płynęły godziny. Zmieniając się co pewien czas, wybiegali zetempowcy na pokład. Na ciemnym niebie mrugały gwiazdy. Dziób statku ostro przecinał fale. Pełną piersią wciągali powietrze.

Nad ranem powieki ciążyły jak ołów, po skroniach spływały kropelki potu, lecz każdy ruch tłoków przypominał o obowiązku wytrwania do końca na stanowisku.

Sekretarz jednego z oddziałów organizacji partyjnej — tow. Cymonowski — to wypróbowany opiekun młodzieżowej brygady. Toteż gdy po 16-godzinnym rejsie s/s „Marchlewski“ przycumował do nabrzeża stoczniowego, na schodzących ze statku robotników czekał już sekretarz.

— Jak się powiodło? — zapytał schodzącego ze statku mistrza.

— Co tu dużo mówić — odparł tow. Dziennik — s/s „Marchlewski“ zdał egzamin, a brygada młodzieżowa dorównała w pracy nam, starym wygom. Dziś śmiało można ich nazwać „okrętowcami“.

Sekretarz mocno ściskał wysmarowane dłonie młodych robotników. Znużone, niewyspane twarze oblał ciemny rumieniec. Z oczu ich biła radość. Gdy w chwilę później myli się pod prysznicem, któryś z nich powiedział:

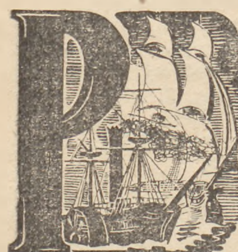
— Dobrze spełniliśmy nasz obowiązek. Piękna to rzecz budować statki dla Polskiej Marynarki Handlowej.

Aska

HISTORIA ŻEGLUGI

Wkraczamy w wiek XIX. Równolegle do wymagań rozwijającego się kapitalizmu — narasta w tych czasach postęp techniki. Ba, dokonuje się formalna rewolucja techniczna, która w równej mierze wywiera piętno na przemysłach „lądowych" jak i na przemyśle budowy okrętów. Ten gwałtowny rozwój zatrzymuje się dopiero w okresie imperializmu, kiedy kapitalizm wejdzie w stadium swego upadku — czyli z końcem XIX w.

Przebieg zmian w pierwszej połowie XIX wieku ilustruje nasza plansza. Oczywiście oprócz statków parowych kołowych i śrubowych, drewnianych i żelaznych istniały nadal w przeważającej liczbie żaglowce. Początkowo nie uległy one żadnym istotnym zmianom w porównaniu z wiekiem XVIII i dopiero w drugim ćwierćwieczu przeżyły swoją rewolucję, z którą zapoznamy się w następnym numerze.



Pomysł zastosowania napędu mechanicznego na statkach nurtował umysły wielu wynalazców już od XVII wieku. Wynalazek maszyny parowej spowodował szereg prób w końcu XVIII i w pierwszych paru latach XIX wieku, kończyły się one jednak niepowodzeniem lub przemijały bez większego rozgłosu. Z czasem badania nad możliwościami zastosowania napędu mechanicznego na statkach nabierają coraz realniejszych form. Pomysł rosyjskiego nowatora Kulibina, który na wołżańskich barkach stosował już w r. 1782 boczne koła łopatkowe poruszane... prądem rzeki, wprowadza w r. 1807 Fulton na rzece Hudson. Ale statek Fultona (1) posiada już maszynę, której siłą napędową jest para.

Odtąd maszyna parowa szybko znajduje zastosowanie w budownictwie morskim. Zjawiają się pierwsze parowce i na wodach europejskich (2). Budową statków parowych interesuje się m. inn. Rosja, dla której Fulton zobowiązuje się wybudować statek parowy dla linii Petersburg—Kronsztadt. Ale zobowiązania tego nie pozwala mu wykonać przedwczesna śmierć. Wówczas to rosyjscy budowniczowie własnymi siłami budują statek „Elizabeta" oddany w 1815 r. do służby (3 i 4). W tym jednak czasie pływa już od r. 1813 na Uralu parowiec, wybudowany przez rosyjskich budowniczych, pod kierownictwem Wsiewołożskiego.

Po pierwszych trudnych i opornych krokach — zwycięski pochód napędu mechanicznego przybiera z czasem znacznie na szybkości. W 1819 roku pierwszy parowiec (5) — przepływa Atlantyk. W czasie drogi trwającej 27 dni maszyna jego pracowała w sumie tylko przez 80 godzin, gdyż przeważnie płynął pod żaglami.

Zaszczyt odbycia pierwszej podróży wyłącznie pod parą przypada statkowi (6), który w r. 1826 przepłynął z Europy do Paramaribo w Ameryce Południowej.

Regularną żeglugę pasażerską z Europy do Ameryki zapoczątkował drewniany parowiec z kołami łopatkowymi (7), zużywając na przebycie tej trasy 15 dni. Jego konstruktor Brunel w pięć lat później wykończył pierwszy transatlantyk napędzany śrubą (8), wykorzystując doświadczenia nad śrubami prowadzone w latach 1836-41, które doprowadziły do zastąpienia kół bocznych, łamiących się często na fali, przez bardziej niezawodne śruby.

Jednocześnie żelazo zaczęło zastępować drzewo. W r. 1853 wykonany został największy ówczesny śrubowiec żelazny (9). Rekord co do wielkości statku, w budownictwie okrętowym owych czasów, pobił kolos Brunela (10, 11 i 12) o napędzie kołowo-śrubowo-żaglowym.

Bliższych szczegółów o rozwoju napędu mechanicznego szukajcie w broszurce J. Sobczyka „Od żaglowca do transatlantyku", wydanej przez „Czytelnika" w r. 1948 (cena 75,— zł).

Głosy z morza

Z PAMIĘTNIKA RADZIECKIEGO MARYNARZA

W „WOLNYM" TRIEŚCIE

Zbliżaliśmy się do kolejnego etapu naszej podróży — do Triestu. Na redzie motorowiec nasz zwolnił nieco bieg. Do burty podszedł kuter pilotowy, na którego maszcie powiewała triesteńska bandera: czerwone płótno z wizerunkiem kwiatu lilii i okucia kopii.

— Macie szczęście! Tylko pięć minut opóźnienia a przyszłoby wam czekać na redzie do rana. Po szóstej wieczorem statków do portu nie wprowadzamy — powiedział pilot, zwracając się do kapitana. Domyśliliśmy się, że w porcie nie ma zbyt wiele pracy — jeśli o szóstej wieczorem wstrzymuje się tu wszelkie operacje.

Nasz statek skierował się ku nabrzeżu, mijając pirsy, przy których stały amerykańskie statki dostarczające „pomocy" w ramach planu Marshalla. W pobliżu — olbrzymi lotniskowiec.



...jeden z nich żuł gumę a drugi palił papierosa...

Na rufie powiewa amerykańska bandera. Nieco dalej dwa amerykańskie niszczyciele i na dodatek angielski okręt wojenny.

Kiedy manewr cumowania został ukończony pierwsi weszli na pokład amerykańscy żandarmi wojskowi, a w ślad za nimi dopiero — triesteńska policja. Po załatwieniu formalności związanych z odprawą statku — amerykańska żandarmeria wydała załodze przepustki uprawniające do zejścia na ląd. Z kolei — wydała przepustki także triesteńska policja. Na odwrocie amerykańskich przepustek wydrukowano ostrzeżenie, iż cudzoziemcom przebywającym w Trieście zabrania się prowadzenia z mieszkańcami rozmów o polityce oraz brania udziału w mitingach i demonstracjach.

Gdyśmy wychodzili poza obręb portu od razu rzuciło nam się w oczy odkryte auto z amerykańskimi policjantami. Ich wzrok podejrzliwie i wyniośle ślizgał się po sylwetkach opuszczających port robotników.

Wsiedliśmy do tramwaju upstrzonego po sufit jaskrawymi reklamami, zachwalającymi zalety amerykańskiej gumy do żucia, pasty do golenia, no i oczywiście — osławionej Coca-Cola. Na ławce obok młodej niewiasty siedziało w bardzo swobodnych pozycjach dwóch amerykańskich żołnierzy. Jeden z nich żuł gumę, a drugi palił papierosa i fałszywie gwizdał jakąś dziką melodię. Widać było, że czuli się panami sytuacji.

Minęło prawie trzy lata od wejścia w życie traktatu pokojowego z Włochami, lecz ani jeden jego punkt nie został przez rządy USA, Wielkiej Brytanii i Francji dotrzymany. Między innymi państwa te okupowały Wolny Obszar Triestu i bezprawnie przeistoczyły go w swoją bazę wojenną, zmierzając do stworzenia z Triestu narzędzia agresji na południowym wschodzie Europy.

Dziwne brzmienie ma w obecnej sytuacji nazwa „Wolny Obszar". W Trieście panuje srogi okupacyjny reżim, skuwający polityczne i ekonomiczne życie tego miasta a skierowany przeciwko elementom demokratycznym, przeciwko pokojowi, wolności i niepodległości.

Na skutek beztroskiej, tendencyjnej gospodarki anglo-amerykańskich okupantów — Triest upada. Port, w gruncie rzeczy zamknięty dla handlu międzynarodowego, służy głównie dla wyładunku wszelkiego sprzętu wojennego oraz zaopatrzenia dla wojsk USA i W. Brytanii. Wielki przemysł stoczniowy Triestu znajduje się nieomal w likwidacji, nie pracuje też większość fabryk.

W trakcie jednej z naszych wizyt w mieście, znaleźliśmy się nagle na jakiejś wąskiej, małej uliczce. Jakiż ostry kontrast przedstawiała ona w porównaniu z centrum miasta. Ujrzeliśmy nędzne, na wpół zrujnowane domki i blade, wynędzniałe dzieci w podartej odzieży. Dziewięćdziesiąt procent mieszkańców Triestu to robotnicy, żyjący w takich właśnie brudnych, urągających wszelkim wymogom higieny lepiankach.

Spragnieni, wstąpiliśmy do pierwszej napotkanej po drodze kawiarni napić się chłodnej wody. Nie zdążyliśmy usiąść jeszcze za stolikiem, gdy podbiegła do nas kelnerka — młoda dziewczyna w skromnej perkalowej sukience i białym fartuchu. Poprosiliśmy aby nam przyniosła zimnej wody z pomarańczowym sokiem. Była zaskoczona. Ze zdziwieniem spojrzała na nas



Amerykańskie okręty wojenne w porcie i głodujące dzieci robotnicze — oto smutna rzeczywistość „wolnego" Triestu.

i przepraszając oddaliła się w stronę bufetu. Gdy po dłuższej chwili przyniosła wodę — powiedziała:

— U nas teraz nieomal tego brak. Więcej idzie „whisky". Amerykanie nie lubią włoskich orzeźwiających napojów.

Kiedy zbieraliśmy się do odejścia, dziewczyna spytała nieśmiało:

— Wy Rosjanie?

Uśmiechając się odpowiedzieliśmy twierdząco.

— Wiedziałam, że tak — radośnie wykrzyknęła dziewczyna — wyście tak uprzejmie ze mną rozmawiali.

*



...sięgnął do kieszeni, wydobył paczkę papierosów...

Nasz statek postawiony został na suchym doku San Rocco, po przeciwległej stronie zatoki, obok robotniczego osiedla Muggia. Tu widzieliśmy jak robotnicy wraz z swoimi rodzinami gorliwie uprawiali wąskie połacie ziemi. Szczęśliwcem mógł się nazwać ten, któremu udało się wydzierżawić maleńki kawałeczek ziemi pod uprawę kartofli i bobu.

Pewnego razu wybraliśmy się w otaczające Triest góry. Pod nami serpentyną wiła się asfaltowa szosa. Obok niewielkiego, czysto wybielonego domku stała starsza, biednie ubrana niewiasta. Podeszliśmy bliżej. Poznawszy, iż nie jesteśmy anglosasami z otwartością podzieliła się z nami swoim zmartwieniem. Jej mąż — partyzant — zginął w czasie wojny z Niemcami. Dziewiętnastoletni syn — bezrobotny. W dzień pracuje w ogródku, nocą na cudzej łodzi wypływa w morze łowić ryby.

— I tak klepiemy biedę — wzdychając kończyła swe opowiadanie kobiecina — sądziliśmy, że po wojnie otrzymamy wolność a stało się zupełnie inaczej. Amerykanie i Anglicy rządzą się tu jak szare gęsi!

*

Postój naszego statku zbiegł się w czasie z przygotowaniami do wyborów władz samorządowych Wolnego Obszaru Triestu. Podstawowa masa wyborców — to robotnicy. Kilkaset burżuazyjnych rodzin i większa część miejscowego duchowieństwa — zgrupowała się wokół reakcyjnej partii chrześcijańsko-demokratycznej. Partia ta nie

gardziła żadnymi środkami aby storpedować przedwyborczą kampanię robotników, szczególnie komunistów. Wydawcom robotniczej, komunistycznej gazety „Laboratore“ — nie dawano papieru i czyniono wszelkie możliwe przeszkody.

Lecz żadne podstępy reakcjonistów nie złamały postawy i solidarności robotników triesteńskich. Co do ilości uzyskanych głosów — komuniści zajęli drugie miejsce, dystansując znacznie pozostałe biorące udział w wyborach partie. Na robotniczych przedmieściach — takich np. jak Muggia — wszystkie głosy oddane zostały na kandydatów — komunistów.

✱

Pewnego razu, wskazując na pochylnie stoczni, zapytaliśmy jednego z robotników, czy nie wie on dla kogo budowane są dwa niewielkie statki i czy nie są one przypadkiem na sprzedaż?

Odpowiedział, że owszem — statki budowane są na sprzedaż, ale właściciel stoczni związany postanowieniami „planu Marshalla“ ma prawo odstąpić je tylko Amerykanom.

Robotnik mówił to z nieklamanym oburzeniem. Przemilczawszy chwilę sięgnął do kieszeni, wydobył paczkę papierosów, spojrzał na nią i rzekł:

— My chcemy aby Triest był naprawdę wolnym terytorium. Wolnym od Anglików i Amerykanów. Bo chwilowo nasza wolność jest bardzo problematyczna. Weźmy na przykład tę paczkę papierosów na której tak wielkimi literami napisane jest „Force Territory Trieste“ co ma znaczyć „Wolny Obszar Triestu“. W rzeczywistości wszystko jest amerykańskie: tytoń, papier, nawet napisy po angielsku.

Pożegnał się z nami i odszedł pospiesznie.

✱

Mieszkańcy Triestu nie życzą sobie aby ich kraj był wojenną bazą anglo-amerykańskich imperialistów oraz ich titowskich zauszników. Mieszkańcy Triestu nie chcą wojny i w pełni solidaryzują się z wszystkimi narodami miłującymi pokój.

N. KRUK szturman

Tłumaczył S. N.



...pilot zręcznie wchodzi coraz wyżej...

NA „PILOTÓWCE”

Marynarz — to nie tylko ten co pływa po oceanie lub choćby „tylko“ po otwartym Bałtyku. Dzielnymi marynarzami są również członkowie załóg małych, niepozornych kutrów pilotowych, których codzienna, żmudna i niebezpieczna praca — walnie się przyczynia do sprawnego funkcjonowania naszych portów. Oto jak wygląda praca marynarza na kutrze pilotowym:

Dochodziła godzina 8, gdy jak zwykle ujrzałem przed sobą gmach dworca morskiego, tuż obok molo pilotowe, wzdłuż niego zaś rząd małych, zgrabnych kutrów pilotowych, a wśród nich kuter Nr 19, do którego zdążałem na swoją zmianę. Za chwilę wszedłem na pokład, do sterówki, gdzie już zastałem naszą załogę w komplecie: kierownika jednostki, motorzystę oraz drugiego oprócz mnie marynarza pokładowego. Po przywitaniu się z wszystkimi obecnymi, zajęliśmy się formalnym przejęciem kutra od ustępującej zmiany. A więc kierownik sprawdził czy nie ma uszkodzeń i wszystko jest w porządku, co stwierdził podpisem w dzienniku pokładowym, motorzysta to samo z motorem — my natomiast — czy w pomieszczeniach panuje obowiązujący porządek i czystość. Po chwili zostajemy sami jako gospodarze na okres 24 godzin służby. Wychodzę na pokład. St. marynarz Kończak wpatrzony w zatokę odzywa się do mnie:

— Paskudny wiatr dzisiaj — pobuja nas trochę na redzie...

— Tak — odpowiadam lakonicznie myśląc, ile też jazd oczekuje nas tym razem. Chcielibyśmy wszyscy jak najwięcej — na tym punkcie istnieje między „pilotówkami“ (tak nazywamy nasze jednostki) zacięte współzawodnictwo — tym bardziej, że od ilości i czasu jazd uzależnione jest specjalne premiowanie.

— Pogody nie ma — chyba poczekamy z malowaniem burt na słoneczny dzień? — wyrywa mnie z rozważań głos Kończaka.

— A może zmyjemy na biało lakierowane urządzenia pomieszczeń? — proponuję.

Kuter pilotowy Nr 19.



Projekt spotyka się z aprobatą kolegi, więc zgodnie wchodzimy do messy, grzejemy wodę i wesoło dowcipkując bierzemy się do dzieła. Po krótkiej chwili słyszymy warkot motoru.

— Jest jazda — wołam i szybko wyskakujemy na pokład. Pilot siedzi już w sterówce. Zrzucamy cumy z dziobu oraz rufy i odbijamy biorąc kierunek na wyjście z portu. W międzyczasie wciągam na maszt flagę pilotową, a Kończak szczelnie zamyka wszystkie świetliki, aby uchronić pomieszczenia przed zalaniem wodą. Mijamy falochrony i w odległości mili, na wysokości boi „GD“ widać już sylwetkę motorowca — oczekującego na wprowadzenie go do portu. Tuż za falochronem bryzgi piany z wodą zaczynają obmywać pokład, ale nasza pilotówka wrzynając się w spiętrzone fale — szybko zbliża się do celu.

— „Szwed“ z ładunkiem — stwierdza kierownik sterujący naszym kutrem. Widać zwisający z lewej burty sztormtrap — toteż podchodzimy równolegle wzdłuż lewej burty statku. Pilot oczekuje stosownego momentu. W odpowiedniej chwili chwytam za koniec sztormtrapu podczas gdy pilot zręcznie wchodzi po nim coraz wyżej... Już jest na pokładzie! Puszczam drabinkę i odbijamy. Trzymamy się w pobliżu i wkrótce widzimy, jak „Szwed“ podnosi kotwicę i kierowany przez naszego pilota, bierze kurs na wejście do portu. My posuwamy się za nim. Statek mija wejście, zmienia kurs na lewo i zbliża się do nabrzeża Szwedzkiego. Wyprzedzamy go, płynąc wzdłuż nabrzeża. Widzimy czekających cumowników. Stajemy w pobliżu i wyłączamy motor. „Szwed“ podchodzi wolno do nabrzeża, z dziobu śmiga pierwsza rzutka. Niebawem spostrzegamy pilota opuszczającego statek. Włączamy motor, pilot wchodzi na pokład kutra i ruszamy na miejsce stałego postoju przy Kapitanacie Portu. Pilot podpisawszy jazdę odchodzi, a my zabieramy się do przerwanych uprzednio czynności.



Jeszcze kilkakrotnie wypływamy z pilotem wyprowadzającym wzgl. wprowadzającym statki. Nadchodzi pora obiadowa. Zabrany ze sobą z domu prowiant wraz z kubkiem gorącej kawy smakuje wyśmienicie. Po południu — na przemian — jazdy i prace porządkowe.

Przy zapadającym zmroku opuszczam banderę, po czym dłu-

go spoglądam na port lśniący tysiącem migających świateł.

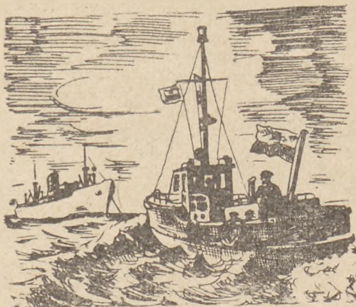
Schodzę do kubryku, gdzie już siedzą koledzy z sąsiednich pilotówek. Na rozmowie, czytaniu prasy i książek czas płynie szybko. O godzinie 20 obejmuję nocną wachtę. Siedzę w sterówce i długo jeszcze słyszę szmery rozmów, aż w końcu wszystko milknie... załoga na swoich kojach drzemie w ubraniach — gotowa w każdej chwili do jazdy. Starszy marynarz Kończak, który czegoś jeszcze zapomniał w messie, przechodząc koło mnie mówi:

— Uważaj kolego — bo ta „18-tka“ wyłapuje — choć nawet nie ich kolejka!...

Zapewniam go ze śmiechem, że nie pozwolę sobie „w kaszę nadmuchać!“. Po jakimś czasie spostrzegam sylwetkę zbliżającego się pilota. Lojalnie wyjaśniam, że obecnie jest na kolejce kuter nr 4 znajdujący się za nami. Warkot motoru i „4-ka“ znika w ciemnościach nocy. Siedzę i słyszę szczęk pracujących dźwigów, gwizd syren i szum maszyn przepływających statków. Tak — port nie śpi — lecz spełnia swe zadania w dzień i w nocy. Tak rozmyślając skierowuję wzrok na punkt obserwacyjny Kapitanatu Portu i spostrzegam, że porozumiewa się reflektorem z jakimś statkiem stojącym na redzie. Zaraz będzie jazda — kombinuję. Istotnie — za małą chwilkę nadchodzi pilot. Zapraszam go do nas i wołam głośno do kubryku:

— Odpływamy!

— Dobra! — odpowiada kierownik i już jest przy sterze, włącza motor, zapala światła pozycyjne. Odbiwszy, kierujemy się między czerwone i zielone światła wskazujące wyjście z portu. Mimo wiatru i dość dużej fali — szybko zbliżamy się do jasnych punkcików świateł statku zakotwiczonego na redzie. Reflektorem oświetlamy trap. Podpływamy pewnie i zręcznie. Pilot wchodzi na pokład po sztormtrapie, a my krążymy w pobliżu. Po wejściu w rejon portu, staramy się oświetlić pilotowi drogę, wskazując nabrzeże do którego ma dobić. Wkrótce zabieramy pilota. Wracamy, mijając po drodze holownik udający się widocznie po statek o większym tonażu. Godzinę później, sprawdzam czas — jest 2. Budzę Kończaka a sam kładę się na koi i drzemię.



— Pobudka! — godzina 6 — słychać donośny głos Kończaka. Zrywam się na nogi, myję się — i po chwili jednostka nasza odbywa swą poranną toaletę. Pokład spłukany wiadrami wody, szyby w sterówce błyszczą, a bandera wciągnięta na maszt, wesoło na wietrze łopoce. Świeża kawa już zagotowana i wkrótce wszyscy są po śniadaniu. Wtem widzimy, że na molo zjawiają się dwaj zataczający się marynarze cudzoziemscy pod opieką maklera.

— Odwieziemy ich na statek — brzmi polecenie.

W drodze wiemy już, że to dwaj Grecy — którzy wesoło spędzili noc w gościnnej Gdyni, podczas, gdy łajba ich od 22 wieczorem oczekuje na nich z ładunkiem na redzie nie mogąc odpłynąć, ponieważ są to palacze niezbędni na statku. Wcale nie speszeni, w doskonałych humorach gramolą się na pokład parowca, ale tu czeka ich niewesołe przyjęcie ze strony zdenerwowanego kapitana. Potok gróźb i wymysłów, przy niezwykle żywej gestykulacji przedstawia obraz dość komiczny. Rozbawieni — tym wcale nie budującym epizodem — wracamy na molo, gdzie już nas oczekuje następna zmiana. Po zdaniu naszym następcom jednostki, z uczuciem dobrze spełnionego obowiązku wracamy do domu na zasłużony odpoczynek.

JAN BUCHHOLC

Kuter pilotowy Nr 19

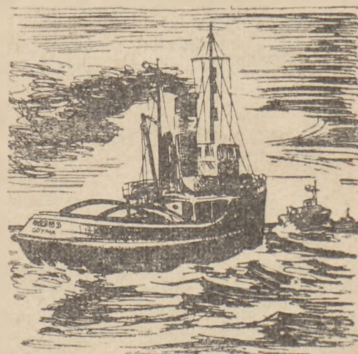
PIERWSZE KROKI

W tych dniach minęła piąta rocznica objęcia przez polskie ekipy — zespołu gdańskich stoczni. Dziś gdy nasz przemysł okrętowy wypuszcza coraz to nowe jednostki pełnomorskie — warto na chwilę wrócić myślą do tych tak niedawnych dni — kiedy stoczniowcy nasi stawiając swe pierwsze, niepewne jeszcze kroki — rozpoczynali pracę od... remontu holownika. Opowiada o tym jeden z pierwszych pracowników stoczniowych — mistrz Henryk Pawełczyk.

Było to w 1946 roku, wczesną wiosną. Pracując w Stoczni Gdańskiej, ówczesnej — Nr 2, w oddziale maszyn parowych na stanowisku mistrza ślusarskiego, otrzymałem z dyrekcji zlecenie podjęcia remontu na pierwszej jednostce pływającej, którą był pełnomorski holownik „Ursus“. Ucieszony i wzruszony tym zleceniem zacząłem mobilizować ekipę montażową z nielicznej wówczas jeszcze załogi stoczni. Każdy rwał się do tej pracy, bo to przecież pierwsza prawdziwa robota stoczniowa.

Holownik przyholowany został do kanału stoczniowego i po oczyszczeniu, opisaniu i zaplanowaniu remontu, wzięliśmy się ochoczo do pracy. Towarzysze: Szymański, Knich, Ruciński, Szymendera, Ziomek, Nowakowski, Burchard i inni, nie zważając na śnieg, deszcz i chłód, rozradowani, zapominając często o jedzeniu — pracowali z zapałem. Wszystko było dla nas nowością, bo na statkach nikt z nas dotychczas nie pracował, lecz mimo to praca postępowała naprzód. Musieliśmy pokonywać przy tym nie lada trudności; bo to i dźwigi nie pracowały jeszcze sprawnie, brak było maszyn do obróbki, narzędzi i materiałów. Magazynem materiałowym był wówczas cały obszerny teren stoczniowy, gdzie wśród ruin i gruzów wyszukiwaliśmy porozrzucane materiały. Po kilku miesiącach wytężonej pracy, wszystkie maszyny na holowniku zostały wyremontowane i połyskując wypolerowanymi częściami składowymi oczekiwały próby.

Próba zbiegła się z pierwszą rocznicą objęcia stoczni i rozpoczęcia w niej pracy przez nas, to jest w lipcu. Po dokonaniu próby maszyn na holowniku uwięzionym stalowymi linami u nabrzeża, wyłoniła się kwestia wyjazdu w morze, aby dalszych prób dokonać przy pełnym obciążeniu. Ale sprawa wyjścia na morze nie była w owym czasie wcale prosta. Zatoka Gdańska nie została jeszcze całkowicie uwolniona od min. Nasza



...Popłynęliśmy w ślad za nimi...

Ludowa Marynarka była dopiero w trakcie organizacji i tylko zespoły radzieckich trałowców pilnie dzień w dzień przeorywały wody przybrzeżne. Wówczas to właśnie przyszli nam z pomocą marynarze radzieccy, do których zwróciła się o pomoc dyrekcja stoczni. Dowództwo radzieckie wysłało w morze trałowce, a my na naszym holowniku popłynęliśmy w ślad za nimi.

Pogoda sprzyjała. Słońce prażyło z góry, z kotłowni żar. W maszynowni upał dawał się nam solidnie we znaki. Każdy trwał jednak na swoim stanowisku obserwując pracę maszyn i będąc gotowy w każdej chwili do usunięcia ewentualnych niedokładności. Ale ciekawość nas ogarniała, boć przecież pierwszy raz byliśmy w morzu. Kolejno zatem wychodziliśmy na pokład napawać wzrok cudnym widokiem morza. Płynęliśmy bezpiecznie, bo przed nami majaczyły na horyzoncie radzieckie trałowce.

Wreszcie koniec prób. Wracamy. Trałowce żegnając nas sygnałami flagowymi skierowały się do Gdyni, a my do Gdańska — do stoczni. Po przycumowaniu do nabrzeża, zeszliśmy na ląd ściskając sobie ręce i winszując pierwszego sukcesu, rozradowani pierwszym rejsem po Bałtyku.

HENRYK PAWEŁCZYK

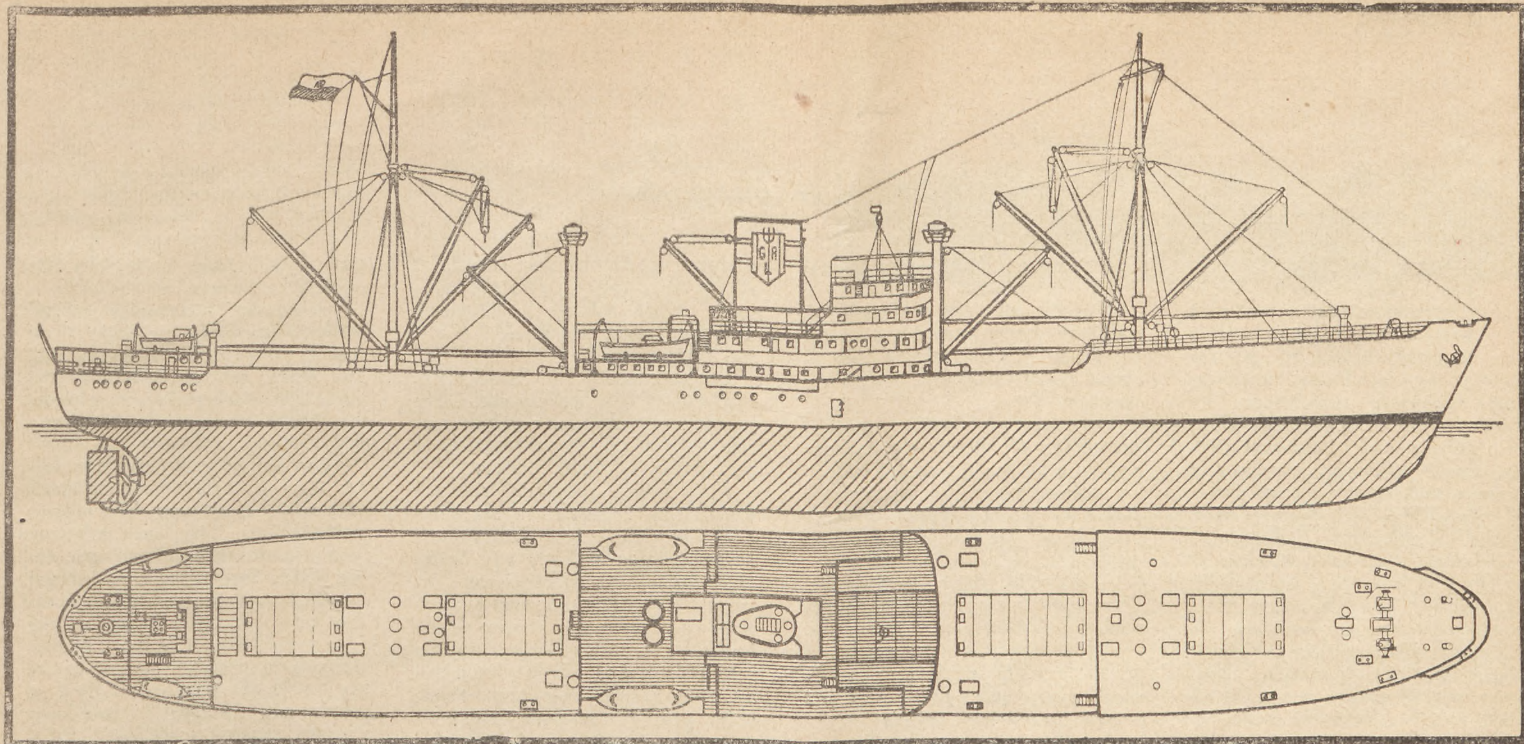
Stocznia Gdańska

Holownik „Ursus“ — pierwszy pacjent polskich stoczni — przy pracy.



zdjęcia — K. Komorowski

rysunki — E. Karłowski



„MICKIEWICZ"

Już dość dawno, bo jeszcze w styczniu bieżącego roku donieśliśmy naszym Czytelnikom o zakupieniu przez Polskę dużego duńskiego statku „Gladys Dan", przeznaczonego do obsługi pomyślnie rozwijającej się linii indyjskiej. „Gladys Dan", exwłasność znanego duńskiego armatora J. Lauritzena znajdował się przez szereg miesięcy w obcym czarterze i nie mógł od razu po zakupieniu przybyć do Polski. Nastąpi to dopiero w najbliższych dniach. Decyzją Ministerstwa Żeglugi nowy nasz nabytek otrzymał nazwę „Mickiewicz".

Piątego sierpnia „Mickiewicz" wyruszy w pierwszą swą podróż pod polską banderą do portów indyjskich i pakistańskich. Szlak ten obsługiwać on będzie wraz z „Generałem Walterem" i „Kilińskim". Przez powiększenie ilości statków na linii Gdynia — Indie/Pakistan z dwóch do trzech — częstotliwość odjazdów zwiększy się z co 8 na co 6 tygodni. Doskonale rozwijająca się linia indyjsko-pakistańska jest obecnie naszym najdłuższym połączeniem regularnym obsługiwanym przez polskie statki. Z Gdyni wiedzie ona poprzez Hamburg, Genuę, Neapol, Port Said, Suez, Djibouti, Aden, Karachi, Bombaj, Colombo, Madras do Calcutty i z powrotem. Jeden rejs na tym szlaku trwa ponad 3 miesiące.

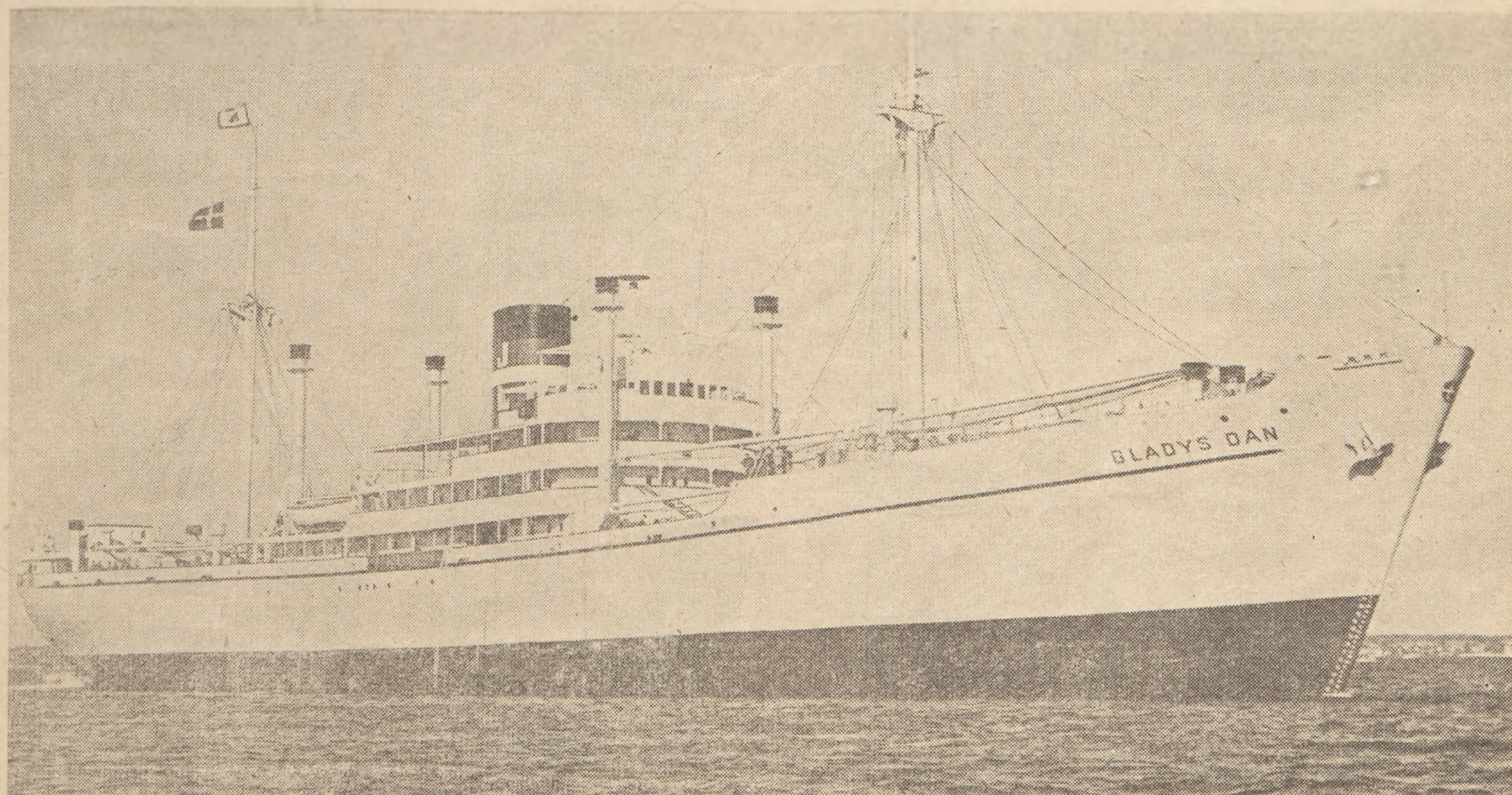
„Mickiewicz" (znak wywoławczy - SPEG) jest oceanicznym drobnicowcem motorowym, zbudowanym w roku 1947 na duńskiej stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze. Jego tonaż wynosi 4467 BRT, 2378 NRT i 6475 DWT, a więc jest bardzo zbliżony do tonażu „Generała Waltera" (4742 BRT, 2733 NRT, 6720 DWT). Długość całkowita „Mickiewicza" wynosi 132 metry, szerokość — 16,8 metra, zanurzenie — 7,6 metra. Siedmiocylindrowy silnik Diesla o mocy 7000 KM zapewnia mu szybkość 16,5 węzła. Statek posiada 8 miejsc pasażerskich w czterech komfortowych dwułóżkowych kabinach. Również pomieszczenia załogi są bardzo wygodne i z wyjątkiem jednej składają się z kabin jedno- i dwuosobowych.

Wyposażenie przeładunkowe „Mickiewicza" składa się z dziesięciu bomów o nośności 5 ton każdy, dwóch po 10 ton, jednego 15-tonowego oraz jednego 25-tonowego. Do tego — dziesięć wind ładunkowych 3-tonowych. i dwie 8-tonowe.

„Mickiewicz" jest typowym ochronnopokładowcem (patrz słowniczek) z nowoczesnym, długim bakiem i krążowniczą rufą. W nadbudówce śródokręcia, na pokładzie ochronnym znajdują się kabiny oficerów-mechaników i asystentów maszynowych, kabina starszego oficera, kabiny — stewarda, starszego stewarda, kucharza, chłopca kuchennego; dalej — kuchnia oraz messy: oficerska i załogi. Na pokładzie łodziowym mieszczą się kabiny pasażerskie, jadalnia i palarnia. Ponad nimi — apartamenty kapitana, szpital oraz kabiny 2 i 3 oficera. Na najwyższym pokładzie nadbudówki śródokręcia — poza sterownią i kabiną nawigacyjną — znajduje się radiokabina oraz pomieszczenie radiooficera. Kabiny załogi mieszczą się na rufie.

Ponieważ nie posiadamy jeszcze fotografii „Mickiewicza" jako statku polskiego — zamieszczamy poniżej jego duńskie zdjęcie. Nie ulega wątpliwości, iż piękna ta jednostka będzie cennym nabytkiem dla naszej floty handlowej, potężniejącej niemal z dnia na dzień.

Jotem



PODWODNA POTYCZKA

JAROSŁAW JOSSELIANI

Do bazy radzieckich okrętów podwodnych Floty Czarnomorskiej nadeszła wiadomość, że w jednym z nieprzyjacielskich portów kończy się załadunek większej ilości materiału wojennego dla frontu. Dowództwo bazy odbyło krótką naradę i po zapoznaniu się z sytuacją, powierzyło zadanie zniszczenia transportowca dowódcy okrętu podwodnego „Forel", kapitanowi Sawinowi.

Załodze „Forela" natychmiast po wyjściu w morze poprawiły się humory, ale gdy okręt zajął pozycję bojową u wejścia do nieprzyjacielskiego portu, lekkie zdenerwowanie opanowało marynarzy. Wszyscy pragnęli jak najszybciej usłyszeć wybuchy torped, niszczacych nieprzyjacielski statek. Sawin pragnął tego równie gorąco, toteż po namyśle zdecydował się wejść do portu i tam atakować wroga, jeśli jeszcze dotychczas nie wyszedł w morze.

Zadanie to nie było łatwe. „Forel" miał do pokonania dwa pola minowe i zastawiony sieciami przeciw okrętom podwodnym basen południowy, z którego najlepiej można było wykonać atak i skąd cały port był widoczny jak na dłoni. Objaśniwszy załodze szczegóły planu Sawin doprowadził ostrożnie okręt między polami, starając się jak najszybciej dostać do basenu.

Minuty stawały się godzinami, wlokąc się żółwim krokiem. Od czasu do czasu coś szorowało o kadłub okrętu, a wtedy cała załoga zamieniała się w słuch, oczekując lada chwila wybuchu. Lecz, gdy okręt minął według wyliczeń Sawina, wejście do basenu i wybuch nie nastąpił, załoga odetchnęła. Podniesiono na chwilę peryskop, lecz mimo starannej obserwacji portu, nie spostrzeżono ani jednego statku. Sawinowi chłód przebiegł wzdłuż kręgosłupa na myśl, że statek mógł już wyjść w morze, a on na próżno wdzierał się do portu. Było mu żal zmarnowanego czasu tym bardziej, że nie widział wokoło żadnego celu godnego torpedy.

— Przegapiliśmy transportowiec, Iwanie Wasiliewiczu! — rzekł po chwili do swego przyjaciela, komisarza okrętu — w porcie pustka!

Obróciwszy jeszcze raz peryskop, dodał:

— Tylko w kącie basenu nieprzyjacielscy nurkowie czegoś tam szukają.

— Nurkowie czegoś szukają? — zapytał zastępca dowódcy, porucznik Rubcew.

— Tak, nurkowie!

— A co myślicie towarzyszu dowódco o wysłaniu naszego marynarza celem zdobycia pod wodą „języka"? — zapytał cicho Rubcew.

— Wspaniała myśl! — dodał komisarz, patrząc pytająco na Sawina, dowódcę okrętu. Od niego zależała przecież decyzja.

— Myśl pierwszorzędna, poruczniku! Ster prawo na burt! Osiadamy na dnie! — padło zamiast odpowiedzi.

„Forel" ostrożnie podszedł jak najbliżej barki nurków i osiadł na dnie. Okręt zaległa głucha cisza, nawet rozkazy podawano szeptem.

Tymczasem Sawin polecił przygotować okręt do wypuszczenia za burtę jednego członka załogi, po czym wezwał do siebie marynarza Szuwałowa którego miał zamiar wysłać na zwiady.

— Stańcie przy peryskopie, Szuwałow i popatrzcie uważnie wokoło. Widzicie pirs przed nami i pracujących tam nurków? Jeden z nich przed chwilą zeszedł pod wodę, drugi jest już prawie gotów do zejścia.

Popatrzywszy chwilę, Szuwałow zameldował, że wszystko to bardzo dobrze widzi.

— Dobrze, wobec tego ubierzecie kostium, wydostaniecie się za burtę i dojdziecie do pirsu. Tam schwytacie jednego z nich, ogłuszycie i przywleczecie na okręt. My tymczasem przygotujemy mu powrót do przytomności, a później porozmawiamy z nim chwilkę... Zrozumieliście, Szuwałow?

— Tak jest, rozumiem zadanie i melduję odejście do wykonania.

Po chwili marynarz Szuwałow posuwał się już ostrożnie po dnie basenu w kierunku pirsu...

✵

Cała zaplanowana przez por. Rubcewa operacja winna była trwać stosunkowo krótko, lecz na okręcie po wyjściu Szuwałowa minuty wlokły się niemożliwie długo. Kpt. Sawin dwukrotnie podnosił peryskop, obserwując starannie powierzchnię basenu, a wielu towarzyszy Szuwałowa z niepokojem myślało, co on teraz robi i gdzie się znajduje. Może walczy z wrogiem, a może zmylił kierunek i błąka się po basenie?

Biegły minuty i kwadranse. Hitlerowcy nie przerywali swej pracy, co kilkanaście minut nurek wracał na powierzchnię, a pod wodę schodził następny.

Kpt. Sawin spoglądał niespokojnie na zegarek, myśląc, co robi w tej chwili Szuwałow i zastanawiając się, czy nie lepiej było wysłać na zadanie kogo innego? Niepokój ogarniał też powoli całą załogę, a troska o los towarzysza zajmowała umysły wszystkich. Los okrętu, leżącego na dnie basenu w nieprzyjacielskim porcie, los całej załogi i powodzenie całego przedsięwzięcia zależał przecież od szybkości działania, lotności umysłu i odwagi marynarza Szuwałowa.

W pewnej chwili kpt. Sawin zapytał swego zastępcę, czy Szuwałowowi dano linę, przy pomocy której mógłby porozumiewać się z okrętem i która ułatwiłaby mu powrót.

— Niestety, zapomnieliśmy o tym — odpowiedział por. Rubcew. — To nasze wielkie niedopatrzenie. Lecz cóż wobec tego robić? Wysłać kogoś na pomoc Szuwałowowi? Ale kogo?...

Dowódca znów podniósł peryskop i rozejrzał się w terenie. Cichym głosem poprosił do siebie komisarza i oddał mu miejsce przy peryskopie, a niepokój odmalował się na twarzach obu oficerów.

Cóż się działo na lądzie? Oto na pirsie zapanowało zamieszanie. Hitlerowcy biegali, jak oszalali, wymachując rękami i gotując się do zejścia pod wodę.

— Por. Rubcew! Przygotować natychmiast człowieka do wyjścia z okrętu!

Tymczasem hitlerowcy zaczęli skakać do wody po dwu i po trzech na raz. W tej samej niemal chwili na powierzchnię wyciągnięto nieruchomego człowieka w kostiumie nurka, najprawdopodobniej zabitego.

Kpt. Sawin rzekł jeszcze kilka słów komisarzowi i opuścił peryskop. Komisarz był mocno wstrząśnięty tym, co usłyszał, lecz nie dał nic poznać po sobie. Cóż, Szuwałow był jednym z najlepszych komunistów, powszechnie lubianym przez załogę i dowództwo. Ciężko będzie wszystkim przeżyć śmierć towarzysza, lecz trudno... Myśl o możliwości śmierci Szuwałowa zaczęła powoli nurtować załogę.

✵

Cóż się jednak działo z Szuwałowem?

Wydostawszy się z okrętu, szybko doszedł do miejsca, przy pirsie. Stwierdził tam, że hitlerowcy przeprowadzali jakieś prace przy zatopionej niewielkiej barce. W pewnej chwili Szuwałow spostrzegł przed sobą nie jednego a trzech przeciwników. Uświadomił sobie, że trzem nie poradzi, zaczął więc szybko się zastanawiać, co robić?

Zdecydował się czekać do chwili wychodzenia nurków na powierzchnię. Postanowił wtedy chwycić ostatniego, szybko go ogłuszyć i uprowadzić. Myślał o tym na okręcie, lecz teraz decyzja o pomyślności wyprawy zależała tylko od niego. Nie było tu nikogo z kim można się było naradzić, a zadanie było poważne. Zdecydował, nie wrócić na okręt bez „języka". Jeszcze by dowódca okrętu powiedział, że Szuwałow nie wykonał bojowego zadania, a co powiedzieliby towarzysze?

Długo czekał Szuwałow odpowiedniej chwili, lecz ta nie nadchodziła. Postanowił więc natychmiast działać. Schylił się i podniósł kamień, po czym podkradł się do najbliżej pracującego nurka i chwyciwszy go za gardło ogłuszył. Lecz niemal równocześnie drugi nurek chwycił ręką jego aparat tlenowy, chcąc go zniszczyć.

Szuwałowowi przebiegła przez głowę błyskawiczna myśl:

— Teraz na pirsie spostrzegą podwodną walkę, spuszcza kilkunastu nurków, którzy łatwo się ze mną uporają w nierównym boju. Trzeba działać natychmiast.

Wyrwał więc z pochwy swój ostry i długi nóż, ujął go mocno w dłoni i jednym szybkim pchnięciem w pierś pozbył się napastnika, który rozkrzyżowawszy ręce, runął na dno, barwiąc wodę na czerwono. Szuwałow chwycił ogłuszonego hitlerowca wpół i spiesząc się powlókł w kierunku okrętu...

✵

Kapitan Savin przeprowadzał ostatnie obserwacje powierzchni

...szybkim pchnięciem w pierś pozbył się napastnika...



basenu, kiedy obok stanął wachtowy i zameldował:

— Szuwałow wrócił wraz z na wpół żywym jeńcem!

Gdyby nie sroga dyscyplina i żelazne rozkazy, obowiązujące na okręcie, stojący obok komisarz byłby z pewnością krzyknął gromko „hurraa!". Teraz jednak uścisnął tylko mocno rękę dowódcy.

Tymczasem Szuwałowowi szybko zdjęto kostium, położono go na koi i natarto ciało spirytusem, po czym dano dużą lampkę czerwonego wina na wzmocnienie. Nie zapomniano i o „języku". Okrętowy lekarz udzielił mu również pomocy, a porcja rosyjskiej wódki dodała mu sił i ochoty do snu.

Gdy wieść o szczęśliwym powrocie Szuwałowa obiegła załogę, „Forel" wychodził już z pomiędzy zagród sieciowych w kierunku kanału manewrowego właśnie roboty wdarł się „Forel" do portu, zdobywając „języka".

Jeszcze cenniejsze okazały się informacje co do pracy portu. Jeniec wygadał wszystko co wiedział o wchodzących i wychodzących statkach, o rodzajach ładunków, o dużym statku, na który „Forel" właśnie polował.

Statek ten stał pod elewatorem, dobrze zamaskowany i ładował w zupełnej tajemnicy ważne dla zagrożonego odcinka materiały i sprzęt wojenny. Jeniec podał również dokładną datę i godzinę wyjścia statku w morze, ułatwiając „Forelowi" zadanie. Nie pozostawało nic innego, jak czekać na ofiarę.

Jeniec był ogromnie zdziwiony niezwykle ludzkim traktowaniem. W jego umysł wrosły tak silnie kłamstwa hitlerowskiej propagandy o traktowaniu jeńców przez ludzi radzieckich, że nie mógł początkowo zrozumieć, czy znajduje się rzeczywiście na radzieckim okręcie. Niezwykle ludzkie traktowanie, doskonały posiłek i wygodna koja w ciepłej kabinie przemówiły mu jednak silniej do rozumu, niż praca goebelsowskich propagandystów.



...olbrzymi słup dymu i wody wzniósł się nad transportowcem...

i leżących za nim pól minowych, a południowe niebo, wolne od chmur i mgły, wyiskrzyły miliony gwiazd. Toteż gdy minięto szczęśliwie pola minowe, „Forel" wyszedł na powierzchnię, rozpoczynając w rejsie nawodnym poszukiwanie nieprzyjaciela.

Do kiosku wszedł komisarz z wiadomościami od Szuwałowa. Młody marynarz czuł się dobrze. Po krótkim śnie zjadł kolację i objął już swą wachtę. Przyszedł też do siebie „język". Ulokowany na koi popijał kawę, udzielając obszernych wyjaśnień. Gdy się przekonał, że życiu jego nic nie zagraża, rozwiązał mu się język.

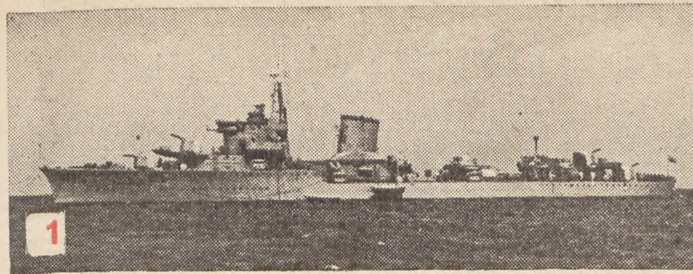
Zeznał on, że nurkowie hitlerowscy przeprowadzali prace przy barce w tajemnicy przed swym dowództwem. Na barce tej, zatopionej przez radzieckie lotnictwo, znajdowały się zrabowane w Związku Radzieckim kosztowności, które dowództwo hitlerowskie miało zamiar przetransportować do Reichu. Hitlerowscy oficerowie odkrywszy rodzaj ładunku, zdecydowali uszczuplić zawartość i napełnić własne kieszenie. Podczas tej

*

Wyjście transportowca odbyło się dokładnie o godzinie jaką podał jeniec. Statek szedł pod ochroną kutrów strażniczych. Nie zdążyły one jednak wyjść na wyznaczone pozycje, kiedy potężna detonacja rozdarła zaległą nad morzem ciszę, a olbrzymi słup dymu i wody wzniósł się nad transportowcem. To „Forel" oddawał swą torpedową salwę. Gdy dym i woda opadły, długo jeszcze kutry strażnicze szalały wokół tonącego transportowca, miotając wokoło dziesiątki bomb głębinowych. Żadna z nich nie przyniosła jednak „Forelowi" najmniejszej szkody, gdyż zmyliwszy czujność sfory strażniczej, wracał on spokojnie do bazy.

Tłumaczył S. N.

rysunki — C. Zborowski

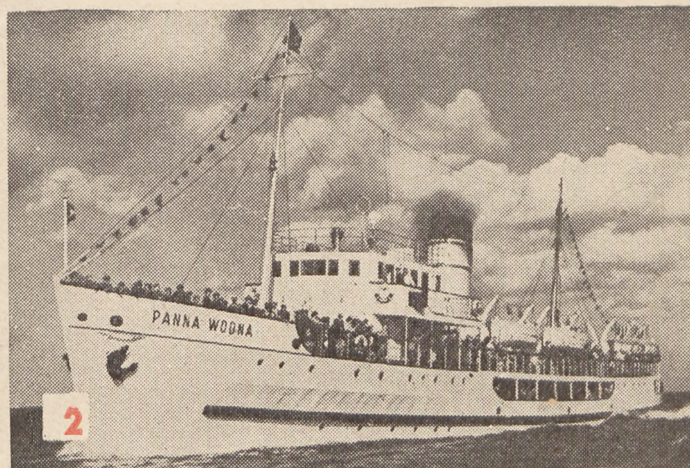


„DNI MORZA"

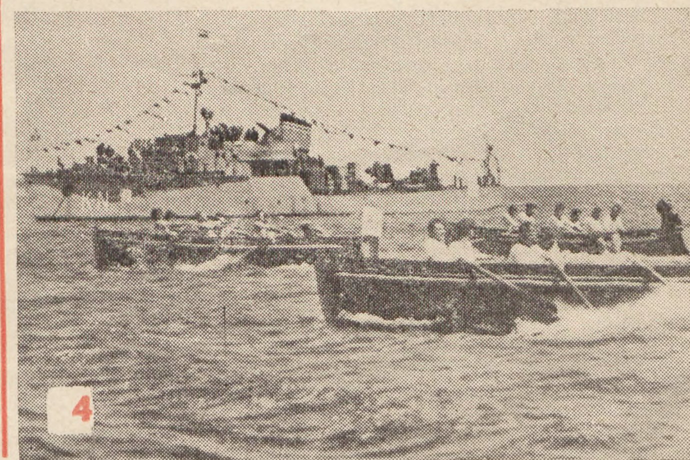
NA WYBRZEŻU

Tegoroczne „Dni Morza", podobnie jak w całym kraju, obchodzone były na Wybrzeżu pod hasłami włączenia naszej gospodarki morskiej do potężnego frontu walki o pokój. Tak jak i w latach ubiegłych interesujące imprezy zorganizowane na Wybrzeżu przez Ligę Morską w dniach od 23 do 29 czerwca — ściągnęły wielotysięczne rzesze gości ze wszystkich stron Polski. Kulminacyjnym punktem „Dni" był 29 czerwca: Na redzie Gdyni zakotwiczyły jednostki naszej floty wojennej (zdj. 1). Piękne, białe statki żeglugi przybrzeżnej przez cały dzień przewoziły tysiące przybyszów, dostarczając im rzadkiej emocji podróżowania po morzu (zdj. 2). Jednostkom żeglugi przybrzeżnej dzielnie sekundowały liczne kutry rybackie (zdj. 3), które poza przewozem pasażerów urządzały także pokazowe połowy ryb. Pełne emocji były doroczne regaty szalupowe Marynarki Wojennej (zdj. 4), jakie odbyły się na oczach tysięcznych tłumów. O zmroku wspaniały pokaz ogni sztucznych zakończył „Dni Morza".

(fot. WAF-Uklejewski)







Budujemy model chłodniowca „Czech”

Plany modelarskie „Czecha“ to jedno ze starych zobowiązań redakcyjnych. Tak się jakoś składało, że nie udało nam się dotąd zrealizować zadawnionej obietnicy, aż dopiero teraz, w związku z zakończeniem kursu przygotowawczego, znalazło się dość miejsca w numerze.

Model niniejszy jest pomyślany jako praca dla zaawansowanych już nieco modelarzy, względnie — zespołów modelarzy. Oczywiście, jeśli ktoś chce „Czecha“ wykonać bez kłopotów i szybko — może go uprościć na wzór modelu „Panny Wodnej“, zamieszczonego w 1/2 n-rze „Młodego Żeglarza“ z b. r.

Choć trwają wakacje i nikt na ogół nie przejawia specjalnej ochoty do dłubania w warsztacie — jednakże nie zawsze jest pogoda, w deszczowy dzień można dużo zrobić — tym bardziej, że lekcje i szkolne kłopoty nie absorbują umysłu.

Proponujemy Wam wykonanie niniejszego modelu w innej niż dotychczas skali, mianowicie w skali 1:100. Model będzie wówczas liczył ponad metr długości, co pozwoli na wykonanie z dość dużą dokładnością wszelkich szczegółów wyposażenia. Oczywiście, z tak wielkim modelem może być w domu nieco kłopotu, natomiast doskonale będzie on się nadawał jako piękna ozdoba do szkolnej lub organizacyjnej świetlicy. Szczególnie członkowie kół Ligi Morskiej powinni swój lokal organizacyjny w ten sposób trwale przyozdobić. Rzecz naturalna, iż jeśli komuś skala 1:100 z tych czy innych względów nie odpowiada (np. z powodu braku odpowiedniej ilości drzewa na kadłub itp.), nic nie stoi na przeszkodzie by wykonał „Czecha“ dwukrotnie lub nawet czterokrotnie mniejszego, tj. w skali 1:200 wzgl. 1:400.

Nie sądzimy by odczytywanie załączonych planów modelarskich „Czecha“ sprawiło Wam jakieś trudności nie do pokonania. Zasadniczo nie odbiegają one bowiem w niczym od poprzednich rysunków modelarskich, zamieszczanych w „Młodym Żeglarzu“. Dla ułatwienia wykonania niektórych elementów wyposażenia — załączamy dodatkowe ich rysunki w skali 1:100 (na str. 20). Przy okazji zwracamy uwagę mniej doświadczonym spośród Was, iż dla wykonania „Czecha“ w proponowanej przez redakcję skali 1:100 trzeba rysunek główny (na str. 21) powiększyć czterokrotnie.

Bardzo dużą pomoc przy wykonywaniu modelu, szczególnie przy pracach wykończeniowych, stanowi duża plansza z przekrojem „Czecha“, zamieszczona w 9 n-rze „Młodego Żeglarza“ z roku 1949. W tymże numerze znajduje się również kilka zdjęć tej pięknej jednostki.

Ponieważ zakładamy, iż niniejszy model konstruować będą modelarze nieco już zaawansowani nie będziemy rozpisywali się szczegółowo o sposobie budowy. Nie odbiega on zasadniczo w niczym od sposobu budowy poprzednich, publikowanych w „Młodym Żeglarzu“ modeli. Inna trochę jest jedynie metoda wykonywania nadbudówki śródokręcia:

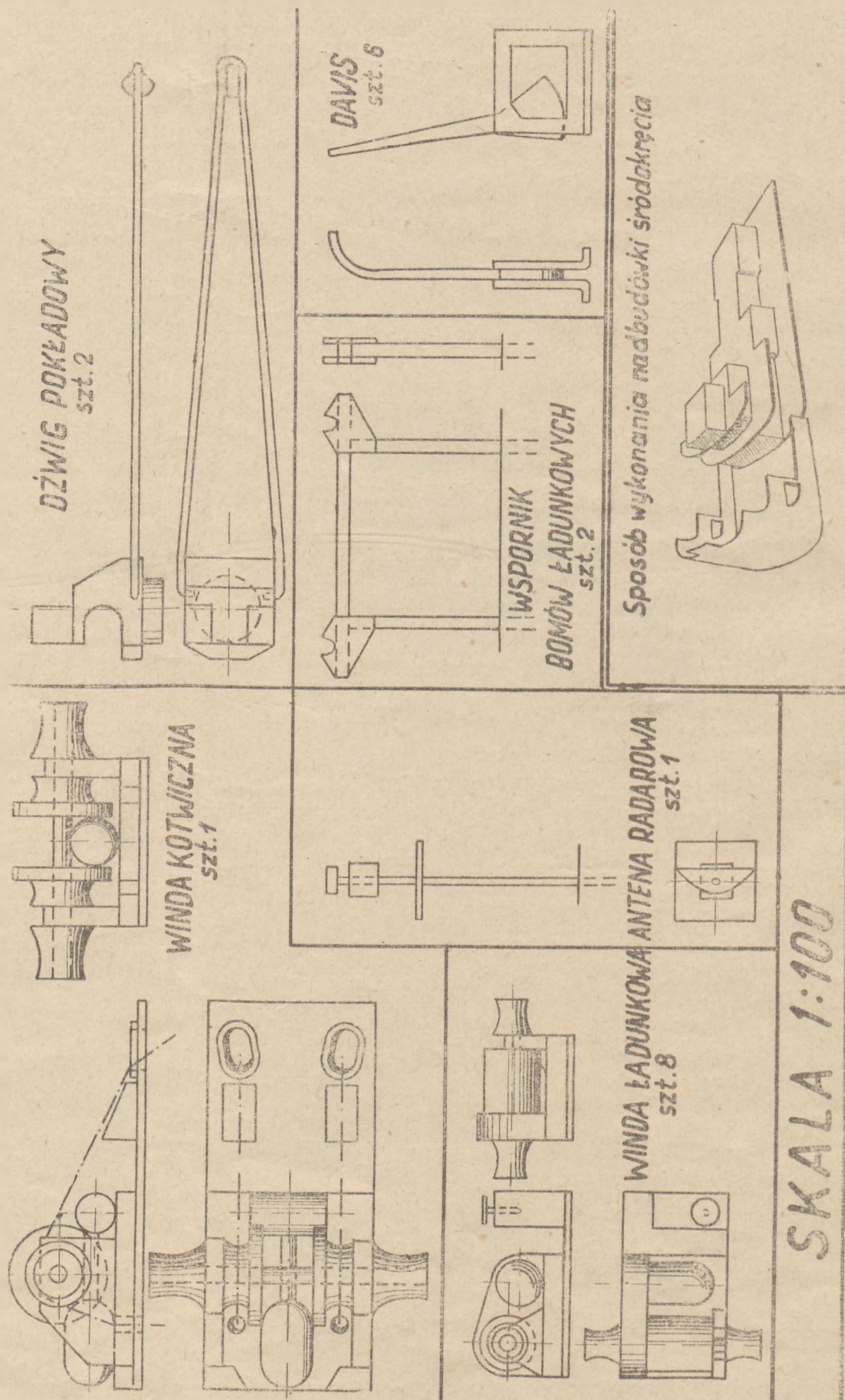
Mianowicie — najpierw wykonujemy poszczególne pokłady i klocki nadbudówki po czym sklejamy je razem oraz malujemy. Następnie wg dopasowanego uprzednio dokładnie szablonu z kalki kreślarskiej — wycinamy z bristolu przednią ścianę nadbudówki i również ją malujemy ze wszystkimi szczegółami (okna, listwy itd.). Okna można przy tym wyciąć i podkleić od wewnątrz celofanem. Gotową ścianę wyginamy i przyklejamy do brzegów pokładów i klocków — tak jak jest to pokazane na rysunku (str. 20).

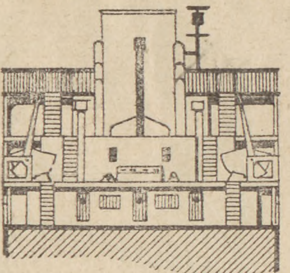
„Czech“ jest statkiem dwuśrubowym i ma inny nieco kształt kadłuba, niż uprzednio wykonywane statki. Dlatego też szczególnie uważnie należy modelować jego rufową część, posługując się jak najściślej przekrojami poprzecznymi.

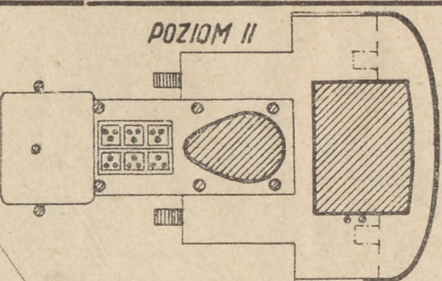
A teraz malowanie: dominuje kolor biały. Biała jest górna część kadłuba, białe są nadbudówki, burty, maszty, bomy ładunkowe, szalupy, davisy, nawiewniki (z wyjątkiem czterech), luk świetlny maszynowni a nawet... kotwice. Podwodną część kadłuba malujemy na ciemnoczerwono, wały śrubowe i śruby — na srebro. Komin oraz cztery bezpośrednio przy nim stojące nawiewniki — żółte. Wszystkim pokładom — z wyjątkiem niewielkiego prostokąta przy kominie i luku świetlnym maszynowni, który malujemy na czarno — pozostawiamy naturalny odcień drzewa, zaznaczając ołówkiem poszczególne „deski“. Należy nie zapominać o pociągnięciu pokładów bezbarwnym lakierem wzgl. politurą. Luki ładowni, windy — kotwiczną i ładunkowe, wierzchy szalup, antenę radarową — malujemy na szaro. Podstawa windy kotwicznej i wind ładunkowych oraz polery — czarne, podobnie jak i wszelkie okna z wyjątkiem tych, które podklejone zostały celofanem. Drzwi, sterownię, burty pomostu nawigacyjnego, kompasy, ster awaryjny — malujemy kolorem wiśniowobrązowym, przy czym na ścianach sterowni i burtach pomostu nawigacyjnego zaznaczamy ołówkiem poszczególne „deski“. Ozdobę na dziobie (rodzaj skrzydeł) oraz napisy — „Czech“ — wykonujemy farbą granatową. Odznaka armatorska na kominie — biało-czerwona z czarnymi literami: P i B.

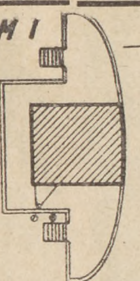
To chyba wszystko. W razie wyłonienia się jakichś nieprzewidzianych trudności piszcie do redakcji, postaramy się pomóc. Powodzenia w pracy!

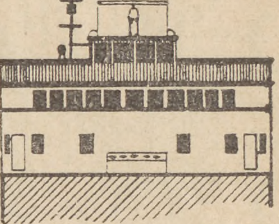
S. W. — J. M.

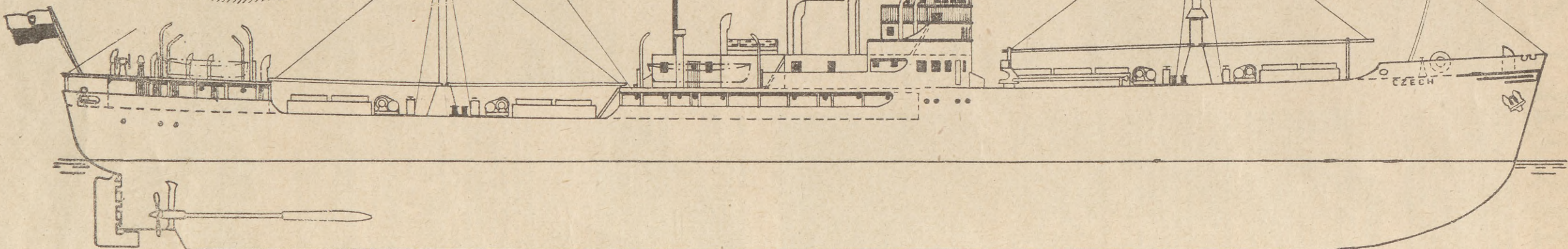


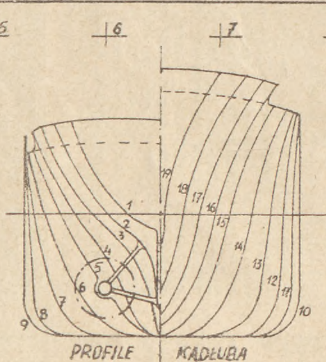

NADBUDÓWKI ŚRÓDOKRĘCIA
(WIDOK OD RUFY)

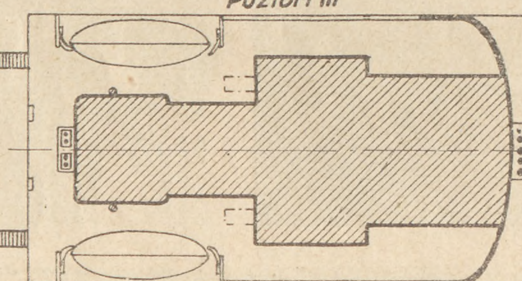

POZIOM II

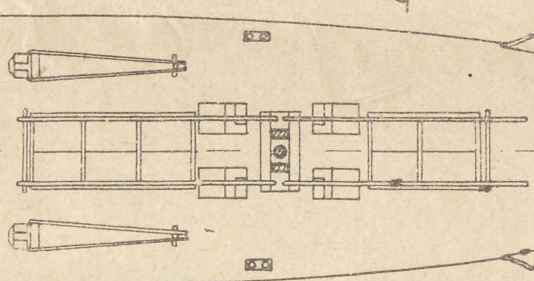

POZIOM I

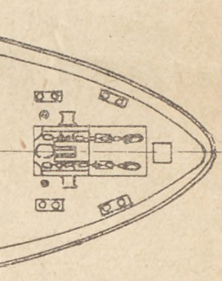

MOSTEK
(WIDOK OD DZIOBU)

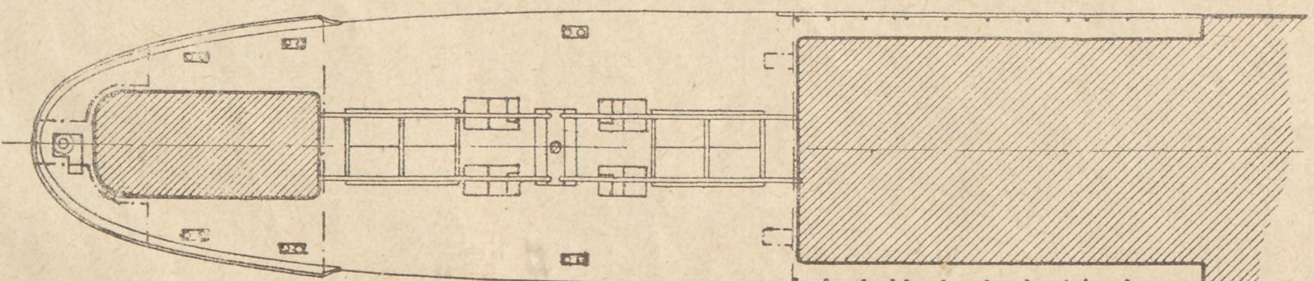

POZIOM I
—"— II
—"— III
—"— IV
POZIOM I
—"— II
—"— III
CZECH
PROFILE
KADŁUBA
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

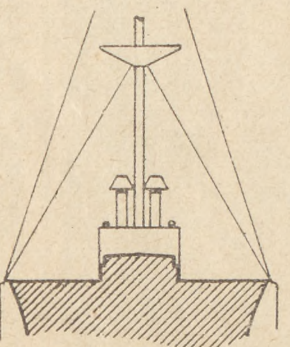


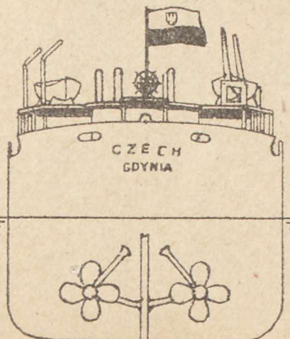

PROFILE KADŁUBA


POZIOM III
A
B




POZIOM IV


PRZEKRÓJ A-B


WIDOK RUFY
CZECH
GDYNIA

SKALA 1:400



Włodzimierz Trafalski, Konin. Zarówno „Budowę okrętu“ Garnuszewskiego, „Teorię okrętu“ tegoż autora jak i „Morskie statki handlowe“ Krynickiego — nabyć można w „Domu Książki“, Gdańsk-Wrzeszcz, Miszewskiego 16. Najlepiej jest sprowadzić sobie te książki za zaliczeniem pocztowym. Cena „Budowy okrętu“ — 750 zł; „Teorii okrętu“ — 850 zł; „Morskich statków handlowych“ — 520 zł. W komplecie 12 zeszytów „Żeglarza“ jakie za cenę 200 zł są jeszcze do nabycia — znajdziecie większość odcinków działu „Polska Flota Handlowa“. Do „zadań dla chętnych czytelników“ postaramy się wrócić prawdopodobnie wraz z nowym kursem przygotowawczym, który — w innej całkowicie niż dotychczas formie — zamierzamy prowadzić od września. Dziękujemy za słowa uznania i przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

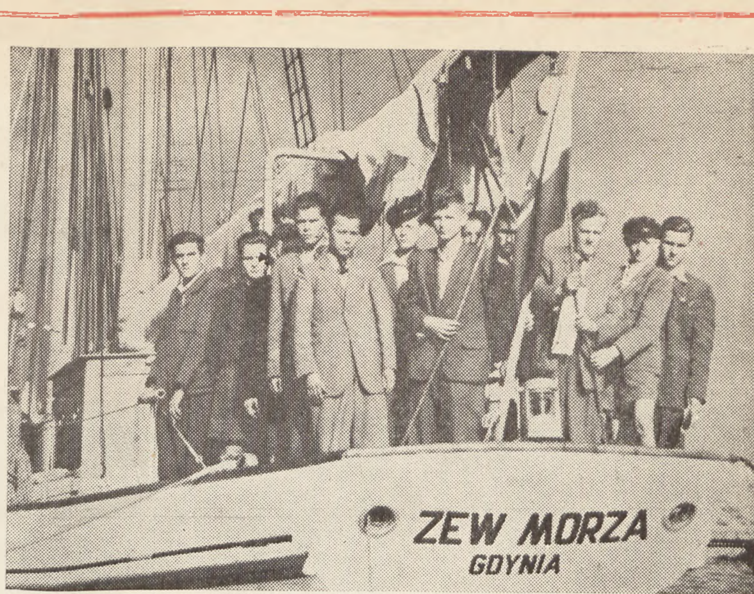
J. Zaremba, Gdańsk — Wrzeszcz. Zarówno oba zbiornikowce i chłodniowiec — zamówione w Anglii jak i chłodniowiec odkupiony na stoczni duńskiej — znajdują się w budowie. Terminu ich przybycia do kraju — nie znamy.

O „Mickiewiczu“ (ex „Gladys Dan“) zamieściliśmy szereg informacji na str. 17 bieżącego numeru. Odpowiedź na trzecie pytanie — tak. O pracy naszych stoczni piszemy niemal w każdym numerze, postaramy się jednak, w miarę możliwości, pisać jeszcze więcej. Dziękujemy za życzenia.

J. R. H. Łódź. Dziękujemy za miły i ciekawy list. Dane niszczyciela „Swift“ brzmiały następująco: rok budowy — 1907; wyporność — 2200 ton; szybkość — 35,2 węzła; uzbrojenie — 4 działa 102 mm oraz 2 wyrzutnie torpedowe 450 mm; 4 śruby; długość — 105,2 m; szerokość — 10,4 m; zanurzenie — 3,2 m; załoga — 150 ludzi. Torpedowce poniemieckie otrzymane przez Polską Marynarkę Wojenną po pierwszej wojnie światowej miały we flocie cesarskiej następujące nazwy: „Krakowiak“ — A64; „Kujawiak“ — A68; „Podhalanin“ — A80; „Ślązak“ — A59; „Mazur“ — V105. Dawnych nazw poniemieckich trałowców klasy „Mewa“ nie udało nam się na poczekaniu stwierdzić. Postaramy się o nie jednak w najbliższym czasie. Fotografię krążownika „Bałtyk“ wraz z ciekawymi o nim informacjami zamieścimy w następnym „Archiwum Neptuna“. Podajcie nam Wasz adres — może nawiązalibyśmy wymianę zdjęć różnych starych, zapomnianych okrętów? Dziękujemy za uznanie i prosimy o następny list.

Wacław Stasiak, Szydłowiec. Posiadanych egzemplarzy miesięcznika „Morze i Kolonie“ nie przysyłajcie nam, bowiem dysponujemy kompletem tego pisma. Natomiast jeśli posiadacie egzemplarze przedwojennego „Przeglądu Morskiego“ — przyślijcie je na adres: Redakcja „Młodego Żeglarza“, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Henryk Jurewicz, Szczecin Dziękujemy za sprostowanie. O awarii „Piasta“ nie wiedzieliśmy.



W okresie od 26 do 30 czerwca bawili w Gdyni jako goście PCWM wyróżnieni uczestnicy konkursu modelarskiego „Młodego Żeglarza“. Program pobytu obejmował zwiedzanie portu w Gdyni i Gdańsku, wycieczkę na Hel i do Jastarni oraz przejażdżkę „Panną Wodną“. Na zdjęciu — nagrodzeni modelarze na pokładzie statku szkolnego PCWM — „Zew Morza“.

Piotr Ciekliński, Łódź. Na część waszych pytań znajdziecie odpowiedź w bieżącym n-rze „Młodego Żeglarza“.

Jarosław Ignatowicz, Rudzieniec. Kwitujemy z podziękowaniem odbiór ośmiu egzemplarzy przedwojennego „Przeglądu Morskiego“ oraz trzech egz. „Marine Rundschau“ i zawiadamiamy, iż w rewanżu wysłaliśmy Wam książkę Garnuszewskiego „Budowa okrętu“.

SŁOWNICZEK
TERMINOLOGII MORSKIEJ
użytej w treści numeru

BOJA „GD“ — wg informacji „Polskiego Spisu Latarń“: „Swietlno-bucząca biało-czerwona pława z krzyżem jako znakiem szczytowym oraz białą tabliczką z napisem „GD“ (Gdynia), położona w odległości 1,3 Mm na wschód od falochronów“

FLAGA PILOTOWA — specjalna flaga którą noszą statki pilotowe mające w danej chwili pilota na pokładzie. Polska flaga pilotowa wygląda jak normalna bandera z białą szeroką obwódką naokoło.

OCHRONNOPOKŁADOWIEC — statek, który ponad wodoszczelnym pokładem głównym posiada dodatkowo jeszcze jeden ciągły pokład tzw. pokład ochronny. Pokład ochronny nie jest uznawany za pokład wodoszczelny bowiem znajduje się w nim zazwyczaj dowcipny otwór zwany „otworem tonażowym“. Ponieważ opłaty portowe obliczane są od pojemności pomieszczeń użytkowych statku znajdujących się poniżej najwyższego pokładu **wodoszczelnego** — pomieszczenia zawarte pomiędzy pokładem głównym a ochronnym dzięki otworowi tonażowemu — nie są przy ustalaniu opłat brane pod uwagę. Z powyższego powodu większość drobnicowców budowana jest jako ochronnopokładowce.

PRZĘSŁO ŁAŃCUCHA KOTWICZNEGO — odcinek łańcucha kotwicznego długości ca 25 m. Kilka takich odcinków, czyli przęseł, spiętych specjalnymi szaklami kotwicznymi stanowi łańcuch kotwiczny.

RINGWADY — sieci, którymi otacza się płynącą tuż pod powierzchnią ławicę ryb. Następnie zebrawszy dolną krawędź sieci tworzy się jakby dużą miskę, którą zmniejsza się stopniowo i wybiera ryby kaszorkami. Ten sposób połowu chroni rybę przed pognieceniem. Ringwadami łowi się delikatną rybę np. matiasa szkockiego.

SZAKLA — inaczej łącznik. Okrągły pręt stalowy zgięty w kształcie podkowy. Przez otwory na obu końcach przetyka się gwintowany bolec. Służy do łączenia łańcuchów, przymocowywania bloków itp.

TURBINA NA PARĘ ODLOTOWĄ — turbina wykorzystująca resztę ciśnienia pary zużytej w maszynie parowej tłokowej. Włącza się ją między skraplacz a cylindry niskiego lub średniego ciśnienia, zależnie od konstrukcji. Turbina ta zwiększa moc maszyny i przyczynia się do ekonomiczniejszego eksploatowania statku. Używa się jej podczas rejsu, natomiast wysprzęgla się przed manewrami, gdyż na skutek dużej bezwładności uległaby uszkodzeniu

ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

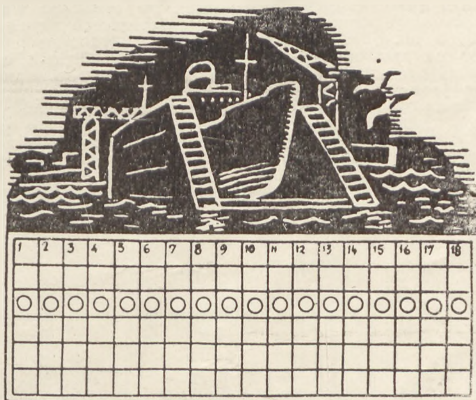
KOMBINATKA

Odgadnąć znaczenia rysunków I, II i III oraz fragmentów rysunku II względnie III oznaczonych liczbami 1 i 2, po czym wpisać je do poniższej tabelki:

rys. I — 4, 7, 16, 11, 1, 4, 17,
rys. II — 2, 12, 8, 15, 10, 6, 1,
rys. III — 5, 3, 14
fragm. 1 — 18, 3, 9, 2, 6, 14,
fragm. 2 — 8, 14, 11, 13, 6, 1.

W ten sposób odszyfrujemy jakie litery odpowiadają poszczególnym liczbom. Następnie na miejsce liczb, znajdujących się na obwodzie koła, wpisać odpowiadające im litery i wreszcie przeskakując stale taką samą ilość liter (w kierunku ruchu wskazówek zegara) odczytać rozwiązanie.





NASZE STOCZNIE MELDUJĄ

W pionowe rzędy figury wpisać 18 wyrazów sześcioliterowych o poniższych znaczeniach. Trzeci rząd poziomy da rozwiązanie, które będzie uzupełnieniem tytułu zadania.

Znaczenie wyrazów: 1) Pomieszczenie mieszkalne na statku; 2) Metalowy pierścień kształtu okrągłego lub wydłużonego, służący do ochrony ucha liny przed zbytnim wycieraniem się przy pracy; 3) Wyspa portugalska na północ od wysp Kanaryjskich; 4) Cienka linka z ciężarkiem na końcu, służąca przy dobijaniu do podawania na ląd końców cum i szpringów; 5) Odpowiednik słowa „marynarz“ o nieco ujemnym zabarwieniu uczuciowym; 6) Angielska komenda dla sternika, oznaczająca „tak trzymać“ po naprowadzeniu statku na kurs; 7) Kuchnia okrętowa; 8) Kapitan małej lub średniej jednostki, który uprawnienia zdobył długoletnią praktyką morską; 9) Grupa statków handlowych idąca pod osłoną okrętów wojennych; 10) Egzotyczny typ żaglowca; 11) Ikra pewnej cennej ryby; 12) Olbrzymie zbiorowiska słonych wód; 13) Przyrząd do wyznaczania stron świata; 14) Burza morska; 15) Uszkodzenie statku; 16) Część morza wrzynająca się w ląd; 17) Część statku; 18) Jeden z przednich żagli trójkątnych np. na szkunerze.

Rozwiązania zadań nadsyłać należy do dnia 31 sierpnia 1950 roku pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe“. Za dobre rozwiązania przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie drogą losowania —

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NUMERU 6

ARYTMOGRAF — **Chcemy by nasze morze służyło sprawie postępu, by wzmacniało siły Polski Ludowej, siły światowego obozu pokoju.**

(Klucz pomocniczy: kambuz, żagiel, harpun, jachty, łosoś, wędka).

LOGOGRYF — **Dni morza** (bandera, brander, admirał, szampan, sztormy, abordaż, kasztel, armator).

Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 6, nagrody książkowe otrzymują:

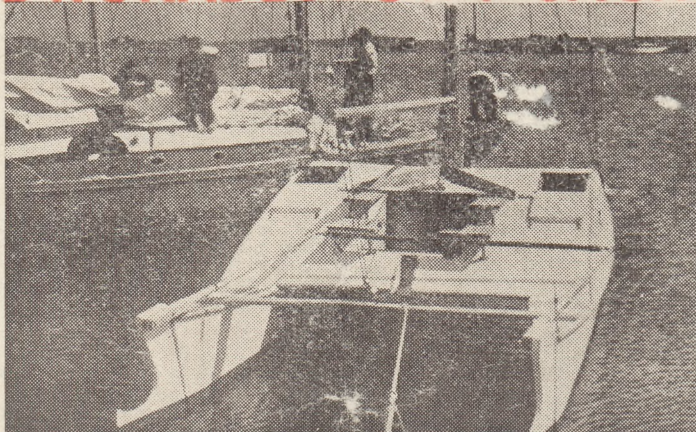
1) Andrzej Siembora, Szczecin ul. Orląt 5 m. 19.
2) Wiktor Ruszkiewicz, Gdańsk-Orunia ul. Junacka 7 m. 2.
3) Ryszard Kieszczyński, Gdynia Państwowa Szkoła Morska.
4) Bohdan Nowacki, Wrocław ul. Miernicza 7 m. 9.
5) Adam Borzym Chorzów I ul. Wolności 15/4 Górny Śląsk.

Wydaje: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.
Redaguje Zespół.
Adres redakcji:
Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 21-84
Adres administracji:
PPK „Ruch“, Gdańsk-Narwik, barak 27
Konto PKO: XI-5494.

ARCHIWUM NEPTUNA

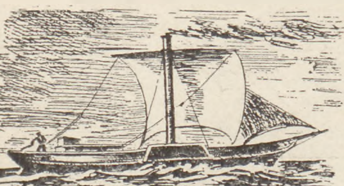


DWUKADŁUBOWY JACHT





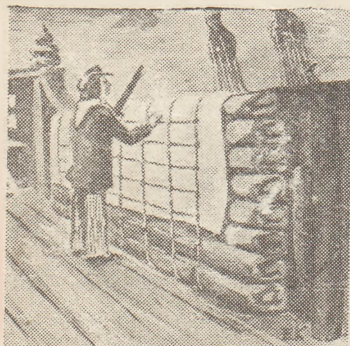
Wspaniałe szybkości osiągane przez żaglowe pirogi krajowców wysp Oceanu Spokojnego nie dają spokoju jachtsmenom prawie że wszystkich krajów, w których sport żeglarski cieszy się popularnością. Wąskie, dłubane w pniu drzewnym jedno- lub dwukadłubowe żaglowce, zwane zależnie od miejscowości — „piroga“, „katamaran“, „lakatoi“ lub „oron“: zaopatrzone w żagle z plecionych mat, z łatwością osiągają szybkość 10 węzłów a duże pirogi jak twierdzą wtajemniczeni potrafią, żeglując z passatowym wiatrem i falą, wyciągnąć do 20 węzłów. Słynny żeglarz francuski Allain Gerbault pisze, że pływanie na żaglowej pirodze daje wrażenie jazdy na żaglowym ślizgu lodowym, a jego jacht płynący z szybkością 8 węzłów zostawał za żaglowymi pirogami krajowców wysp Pacyfiku daleko w tyle, co najmniej tak, jakby stał na kotwicy. Już przed pierwszą wojną światową istniały jachtkluby, których flotylle składały się wyłącznie z katamaranów. I w Polsce nie brak było entuzjastów żeglugi na tego rodzaju egzotycznych „pająkach“. Po ostatniej wojnie zagraniczne pisma fachowe doniosły o próbach żaglowych dwukadłubowych piróg, o wąskich płasko leżących na wodzie kadłubach, poruszających się po wodzie na zasadzie poślizgu. W ostatnich dniach czerwca byliśmy świadkami prób żaglowego, dwukadłubowego katamarana, zbudowanego przez jednego z żeglarzy gdyńskich. Dwa wąskie kadłuby z aerodynamiczną nadbudówką zaopatrzone w ożaglowanie typu Slup Marconi tworzą harmonijną i estetyczną całość. Jest to pierwsza po wojnie w Gdyni a bodaj czy nie w Polsce, próba żeglowania na tego rodzaju jednostce. Gdyński katamaran — własność Jachtklubu Ligi Morskiej „Gryf“ — nosi nazwę „Atol“. Załoga jeszcze nie bardzo wyczuwa zalety tej pięknej jednostki — należy mieć jednak nadzieję, że obejdzie się bez instruktora — autentycznego polinezyjczyka.



ŻAGLOWIEC BEZ MASZTÓW, który demonstrujemy na wyzwanie rzucone z „kącika kominowców“ w prawym rogu strony — to jedna z pierwszych konstrukcji na początku XIX wieku, na której próbowano stosować napęd parowy. Nie budził on jednak zaufania, skoro na rei przy kominie rozpięto spory żagiel, używany zapewne o wiele częściej niż prymitywna i niedomagająca maszyna parowa.

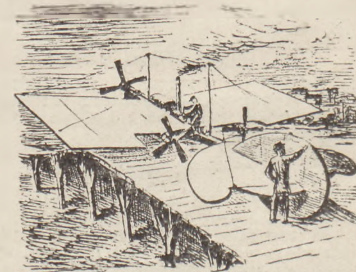
BARYKADY z HAMAKÓW

...stosowano dawniej na okrętach jako ochronę przed kulami armatnimi. Zapewne zwróciliście już uwagę, że na żaglowych jednostkach wojennych sprzed kilkuset lat nie było nigdzie specjalnych pomieszczeń sypialnych dla tak licznej załogi, przekraczającej nierzadko 1 000 osób. Za sypialnie służyły obszerne międzypokłady zastawione przy burtach potężnymi działami, łóżkiem zaś był hamak z prostokątnego kawałka płótna żaglowego, zawieszony u belkowania pokładu. Rano hamaki zwijano w twarde rulony i wynoszono na pokład układając je jeden na drugim wzdłuż burt za specjalną siatką, która miała zabezpieczyć je przed rozsypaniem się po pokładzie. Z wierzchu zakrywano stos hamaków płótnem, aby nie przemokły od deszczu czy bryzgów wody. W ten sposób usuwano spod pokładu zbędne przedmioty a jednocześnie uzyskiwano na pokładzie dodatkowe zabezpieczenie przed pociskami, które po zgruchotaniu burty, grzęzły w zwałach płótna.



TWÓRCĄ SAMOLOTU — MARYNARZ

Brzmi to nieco paradoksalnie, ale jest prawdziwe. Tym, który urzeczywistnił odwieczne dążenia ludzkości dając jej skrzydła, był rosyjski oficer marynarki wojennej Aleksander F. Możajski. Trzydzieści lat swego życia poświęcił on zagadnieniom latania, począwszy od studiów lotu gołębi, poprzez konstrukcje latawców aż do budowy pierwszego samolotu, którą rozpoczął w roku 1878. W marcu bieżącego roku minęło 125 lat od dnia urodzenia Możajskiego, zaś obecnie — 20 lipca — przypada 70 rocznica pierwszego wzniesienia się w powietrze, którym Możajski o dwa dziesiątki lat wyprzedził braci Wright'ów. Udana próba pierwszego lotu Możajskiego odbyła się rankiem 20 lipca 1880 roku, w pobliżu wsi Krasnoje koło ówczesnego Petersburga. Niestety w Rosji carskiej nie doceniono wielkiego dzieła Możajskiego i odmówiono mu funduszy na kontynuowanie dalszych prób.



BEZ PODPISU:



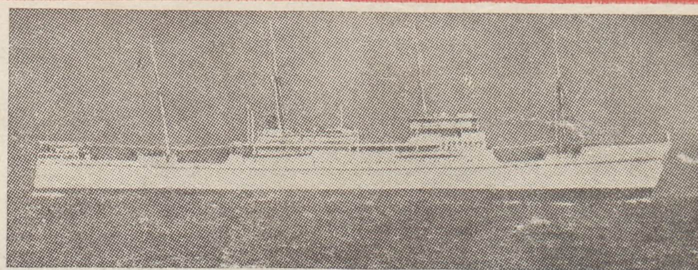




Pierwszy pancernik

Trudno odpowiedzieć na pytanie, który okręt można uważać za pierwszy pancernik świata, ale z całą pewnością nie jest nim francuski okręt „Gloire“, jak tego chcą Francuzi. Nie jest nim jednak także wcześniejszy o dwa i pół wieku „Okręt-żółw“, o którym pisaliśmy w poprzednim numerze. Natomiast do miana tego może pretendować żaglowy okręt pancerny „Santa Maria“, wybudowany przez zakon joannitów w roku 1530 w Nicei. O okręcie tym, wchodzącym w skład floty, na czele której admirał genueński Andrea Doria zdobył Tunis, pisze kronikarz joannitów Bosio, że był uzbrojony w wielką ilość dział oraz chroniony pancerzem ołowianym przed kulami nieprzyjacielskich okrętów. Pancerzem tym obita była nawodna część kadłuba przy pomocy metalowych gwoździ. Załogę tego okrętu pancernego stanowiło trzystu ludzi.

KOMINOWE HISTORYJKI (4)



Miłośnicy żaglowców przeżyli w poprzednim numerze chwile triumfu, kiedy to okazało się, iż istniał 7-masztowy żaglowiec, natomiast rekord „kończyn“ u jednostki z napędem mechanicznym wynosi „zaledwie“ — sześć kominów. Stając w obronie motorowców i parowców zadajemy „obozowi żaglowcowemu“ pytanie: A czy istniał żaglowiec bez masztów? Bo statków z napędem mechanicznym, bez kominów, jest conajmniej kilkanaście. Na dowód zamieszczamy powyżej zdjęcie jednego z nich. Jest to duński motorowiec drobnicowo-pasażerski „Selandia“.

WPW Gd. — 966 — VII. 50 — 13.000 W-1 1128